Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaus in der Provinz Westfalen unter ihrem ersten Oberpräsidenten Ludwig Freiherrn von Vincke, 1815—1844

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

vorgelegt von

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Fritz Sälter

aus Hagen (Westfalen).

Marburg 1917.

Märkische Druckerei und Verlagsanstalt Aug. Pott, Witten-Ruhr.

Von der Hohen Philosophischen Fakultät als Dissertation angenommen am 20. Mai 1914.

Berichterstatter Prof. Dr. Busch.

Meinen lieben Eltern!

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

I. Ungedruckte Quellen.

1. Königliches Geheimes Staatsarchiv zu Berlin: Akta betr. „Allgemeiner Verwaltungsbericht der Regierung Arnsberg“, 1. August 1816 bis 1. Januar 1819; zitiert: G St 1816—1819.
2. Königliches Staatsarchiv zu Münster:
   a) Akta betr. die von den Regierungen einzureichenden Verwaltungsberichte (soweit vorhanden), 1817 ff; zitiert: O(berpräsidialakten) St(aatsarchiv) 80,81 = O St 80,81.
   b) Akta betr. die sogenannten „monatlichen Zeitungsberichte der Regierungspräsidenten an des Königs Majestät“ 1817 ff; zitiert: O St A(rnsberg) 350, O St Mi(nden) 351, O St Mü(nster) 352.
   c) Akta betr. Statistiken über Chausseen, Brücken, Fähren, Kanäle usw. herausgegeben von der Provinzial-Steuerdirektion in Münster, 1828, 1837 ff; zitiert: St(aatsarchiv) Pr(ovinzial) St(euerdirektion) M(ünster) = St Pr St M 1828 ff.
   d) Akta betr. Kohlenstraßen in der Grafschaft Mark, 1) 1826—1843; zitiert: St O(ber) B(ergamt) D(ortmund) 42/129 = St O B D 42/129; 2) 1844—1861; zitiert: St O B D 42/135.
   e) Akta betr. Chaussee Wesel—Hamburg, 1815—1849; zitiert: O St 49.
   f) Gedruckt: Die Westfälischen Provinziallandtage, 1826—1845; zitiert: W Pr 1826 usw. (Staatsarchiv Nr. 12 747).
3. Königliches Oberpräsidium zu Münster:
   a) Akta generalia über Kunststraßen und Brückenbauten desgl. Chausseetarife und Gelder, 1827—1834, Vol. II, Nr. 10, zitiert: O_2 10; 1834—1844 ff, Vol. III, Nr. 15, zitiert: O_3 15.
   b) Akta generalia betr. Wegeordnungen usw., Nr. 15, 16, 17, 1814 ff; zitiert: O W 15, 16, 17.
   c) Akta betr. Einführung gleicher Wagenspurbreite (Radfelgen), 1805 bezw. 1819 ff, Nr. 8; zitiert: O_8.

II. Literatur.

M. van Alten, Kurze praktische Anleitung zur Anlegung und Erhaltung der Kunst- und Landstraßen, Berlin 1816; z.: v. Alten.

Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen, Berlin 1814; z.: Anweisung 1814.

Anweisung zu den Dienstpflichten der beim Kunststraßenbau angestellten Beamten, Berlin 1816; z.: Anweisung 1816.

R. v. d. Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894; z.: v. d. Borght.

L. Berger, Der alte Harkort, ein westfälisches Lebens- und Zeitbild, Leipzig 1891; z.: Berger.

Beschreibung des Regierungsbezirkes Arnsberg, 1819; z.: Arnsberg 1819.

E. v. Bodelschwingh, Leben des Oberpräsidenten Freiherrn von Vincke, nach seinen Tagebüchern bearbeitet, I. Teil: Das bewegte Leben, Berlin 1853; z.: v. Bodelschwingh.

R. v. Bitter, Handwörterbuch der preußischen Verwaltung, 2 Bde., Leipzig 1906; z.: v. Bitter.
F. W. Dieterici, Der Volkswohlstand im Preußischen Staate, Berlin, Posen, Bromberg 1846; z.: Dieterici.
W. Esser, Franz von Fürstenberg, Münster 1842; z.: Esser.
E. Gaßner, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, Leipzig 1889; z.: Gaßner.
Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte, 2 Bde, Berlin 1913; z.: Gebhardt I, II.
A. Germershausen, Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen, Berlin 1890—1892; z.: Germershausen.
R. Goeke, Th. Ilgen, Das Königreich Westfalen, Düsseldorf 1888; z.: Goeke-Ilgen.
W. Goetz, Verkehrswege im Dienste des Welthandels, Stuttgart 1888; z.: Goetz.
K. W. Grote, Historisch-geographisch-statistisch-literarisches Jahrbuch für Westfalen und den Niederrhein, 2 Bde., Coesfeld 1817—1818; z.: Grote I, II.
J. Grunzel, Allgemeine Volkswirtschaftslehre (im Grundriß der Wirtschaftspolitik), Wien und Leipzig 1910—13, Bd. V: Verkehrspolitik; z.: Grunzel.
Fr. Haaß, Entwicklung der Posten vom Altertum bis zur Neuzeit, Berlin 1895; z.: Haaß.
H. Hartmann, Geschichte der Provinz Westfalen, Berlin 1912; z.: Hartmann.
F. C. Huber, Geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893; z.: Huber.
v. Kamptz, Die Provinzial- und statutarischen Rechte in der Preußischen Monarchie, Teil II: Pommern und Westfalen, Berlin 1827; z. v. Kamptz.
A. Kleinschmidt, Geschichte des Königreiches Westfalen, Gotha 1893; z.: Kleinschmidt.
Max Lehmann, Freiherr vom Stein, 3 Teile, Leipzig 1902—1905; z.: Lehmann I, II, III.
Liebrecht, Topographisch-statistische Beschreibung nebst Ortschaftsverzeichnis des Regierungsbezirkes Arnsberg, Arnsberg, Düsseldorf 1868; z.: Liebrecht.
Loewe, Straßenbaukunde, Wiesbaden 1895; z.: Loewe.
W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland, 1800—1900, Leipzig 1910; z.: Lotz.
E. Meier, Die Reform der Verwaltungsorganisation unter Stein und Hardenberg, Leipzig 1881; z.: Meier.
A. Meister, „Heinitz", im „Dortmundischen Magazin", Heft 7 und 8; z.: Meister H.
Derselbe, Die Grafschaft Mark, 2 Bde., Dortmund 1909—1910; z.: Meister M. I, II.
Derselbe, Das Herzogtum Westfalen, in der letzten Zeit der kurkölnischen Herrschaft, Münster 1908; z.: Meister, W.
Mollat, Zur Würdigung der Siegerländer Industrie, Siegen 1908; z.: Mollat.
E. Müller, Chausseebau und seine Hülfswissenschaften, Berlin 1903; z.: Müller.
G. H. Pertz, Leben des Ministers Freiherr vom Stein, 6 Bde., Berlin 1848—53; z.: Pertz I—VI.
F. v. Reitzenstein, Das preußische Wegerecht in seinen Grundzügen, Freiburg i. B. 1890; z.: v. Reitzenstein.
L. von Rönne, Die Wege-Polizei und das Wege-Recht des preußischen Staates, Breslau 1852; z.: v. Rönne.
W. Roscher, System der Volkswirtschaft, Stuttgart 1894; z.: Roscher.
E. Rothert, Rheinland-Westfalen im Wechsel der Zeiten, Düsseldorf 1900; z.: Rothert.
E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Wien 1878/79, Bd I; z.: Sax I.
J. J. Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem Herzogtum Cleve und der Grafschaft Mark von 1418 bis 1816 erlassen sind, 5 Teile, Düsseldorf 1826; z.: Scotti, M. I—V.

Derselbe, Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche im Fürstentum Münster und den standesherrlichen Gebieten Horstmar, Rheina—Wolbeck, Dülmen, Ahaus—Bocholt—Werth von 1359—1811 erlassen sind, Münster 1842; z.: Scotti, Mü.

Derselbe, Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem vormaligen Churfürstentum Cöln (im rheinischen Erzstift Cöln, im Herzogtum Westfalen und im Veste Recklinghausen) von 1463—1816 erlassen sind, 3 Bde., Düsseldorf 1830/31; z.: Scotti, W I, II, III.

Seibertz, Straßen des Herzogtums Westfalen, sonst und jetzt, Bd. V der „Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde Westfalens", Münster 1842; z.: Seibertz.

W. Seemann, Geographisch-statistisch-topographische Uebersicht des Regierungsbezirkes Minden, Münster und Minden, 1845; z.: Seemann.

H. Stephan, Geschichte der preußischen Post, Berlin 1859; z.: Stephan.

Statistisch-topographische Uebersicht des Regierungsbezirkes Minden, Minden 1821; z.: Minden 1821.

Topographisch-statistische Uebersicht des Regierungsbezirkes Münster, Münster 1846; z.: Münster 1846.

L. Troß, Hammsches Wochenblatt, hauptsächlich zur genaueren Kunde der westfälisch-rheinischen Geschichte, 1824; z.: Troß.

L. von Vincke, Darstellung der inneren Verwaltung Großbritanniens, 1815; z.: v. Vincke.

J. C. Wedeke, Theoretisch-praktisches Handbuch des Chausseebaues und der Anleitung zur Veranschlagung desselben, Leipzig und Quedlinburg 1835; z.: Wedeke.

H. M. Wesermann, Auszug aus Wesermanns Taschenbuch für die Straßen- und Bergbaubeamten usw. über die gemessenen Straßen zwischen dem Rheine und der Weser und von Frankfurt bis Holland, Düsseldorf 1813; z.: Wesermann, 1813.

Derselbe; Taschenbuch für die Straßen- und Bergbaubeamten, Spediteurs und Landmesser zwischen dem Rheine und der Weser, Düsseldorf 1814; z.: Wesermann, 1814.

Derselbe, Der Kunststraßenbau zur Beherzigung für Regierungen und Volk, Hamm 1821; z.: Wesermann, 1821.

Derselbe, Handbuch für den Straßen- und Brückenbau, Düsseldorf 1830; z.: Wesermann, 1830.

Westfalens Oberpräsident L. Freiherr von Vincke, sein Leben und seine Zeit, 1774—1844; Denkwürdigkeiten aus seinem Amts- und Privatwirken, Lemgo, Detmold 1858; z.: Westfalens Oberpräsident 1858.

Die Provinz Westfalen und der Oberpräsident Freiherr von Vincke, eine Skizze, Wesel 1845; z.: Westfalens Oberpräsident 1845.

Westfälische Zustände, Eine freimütige Denkschrift bei dem Regierungsantritt Sr. Majestät Friedrich Wilhelms IV, Iserlohn 1841; z.: Westfälische Zustände.

P. Wiegand, Provinzialrechte des Fürstentums Minden, der Grafschaften Ravensberg und Rietberg, der Herrschaft Rheda und des Amtes Reckenberg in Westfalen, Leipzig 1834; z.: Wiegand, 1834.

P. Wiegand, Die Provinzialrechte der Fürstentümer Paderborn und Corvey in Westfalen, nebst ihrer rechtsgeschichtlichen Entwicklung und Begründung, 3 Bde., Leipzig 1832; z.: Wiegand I, II, III.

Kapitel 1.

Entwicklung des Chaussee- und Wegebaus bis zum Jahre 1815, unter besonderer Berücksichtigung der Gebiete der späteren Provinz Westfalen; Freiherr Ludwig von Vincke, der erste westfälische Oberpräsident.

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts waren die Fortschritte in der Beschaffung guter Wege sehr geringfügig gegenüber dem Stande des Altertums. In der Hauptsache nahm die Ausbildung eines guten Straßen- und Wegenetzes erst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihren Anfang und erreichte zugleich ihren Höhepunkt, da in der zweiten Hälfte ganz andere Verkehrsmittel eine ausschlaggebende Rolle spielten. So kann es leicht geschehen, daß man die Fortschritte auf dem Gebiete des Verkehrswesens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts heute zu wenig würdigt, da sie in der zweiten Hälfte bedeutend überholt wurden.

Auch heute noch dürfte aber der Satz, daß gute Wege eine der hauptsächlichsten Ursachen für das Aufblühen von Staaten sind und die Entwicklung eines Straßennetzes ein sicherer Maßstab für den Reichtum einer Gegend ist, kaum allzuviel von seiner Bedeutung eingebüßt haben[1]). Um wie viel höher aber mußte man die Bedeutung guter Wege anschlagen in einer Zeit, der die Eisenbahnen noch völlig fehlten! Mit Recht hat man befestigte, mit einer Steinschüttung bedeckte Straßen, die Chausseen, „Blutgefäße der Straßen"[2]) genannt, da auf ihnen erst ein wirklicher Verkehr aller Art stattfinden kann.

Die Römer erkannten in Europa zuerst die Bedeutung eines geregelten Chausseebaus aus militärischen Gesichtspunkten heraus. Ihren Einfluß kann man noch in mancherlei Beziehung deutlich feststellen; vielfach haben sie Grundlagen zu dem jetzigen Landstraßennetz gelegt, nicht zum wenigsten auch in der heutigen Provinz Westfalen[3]). Gebaut waren diese „Römerstraßen" äußerst sorgfältig und zwar vollständig in Mörtel. Sie bestanden fast immer aus drei Teilen, einem mittleren als Hauptweg für die Truppen und zwei seitlichen für das Fuhrwerk und die Lasttiere[4]). Ihre Breite war sicher sehr verschieden, je nachdem die Straßen

[1]) Sax, I, S. 203.
[2]) Müller, S. 191
[3]) Seibertz, S. 96 ff.
[4]) Müller, S. 193.

z. B. in der Nähe großer Städte, wo bedeutender Verkehr herrschte, angelegt waren oder nicht. Als Durchschnittsbreite der römischen Straßen kann man 45 bis 60 Fuß annehmen[5]); technisch waren sie hochentwickelt[6]).

Seit dem Ausgange des Römerreiches geschah das ganze Mittelalter hindurch bis ins 17. Jahrhundert hinein für den Kunststraßen- und Wegebau so gut wie garnichts. Speziell auf Westfalen trifft dies allerdings nicht ganz zu. Hier hat Karl der Große, der bei seinen weitausgreifenden Eroberungskriegen guter Straßen bedurfte, wenigstens eine teilweise Besserung erreicht. Zwar schuf er keine Chausseen in unserem Sinne, aber doch eine Anzahl guter Wege, von denen als bekanntester der „Hellweg“ zu nennen ist[7]).

Doch hiermit war auch eine wirklich ernsthafte Tätigkeit für den Wegebau in größerem Maßstabe ganz erschöpft; selbst von dem kurzen Aufschwung, der etwa nach Beendigung der Kreuzzüge in Deutschland einsetzte[8]), kann man absehen. So muß man sagen, das Straßenbild etwa zur Zeit Karls des Großen hat sich vom 8. und 9. Jahrhundert in Deutschland bis zum 18. Jahrhundert kaum nennenswert verschoben. Bis zu dieser Zeit aber mußten die Straßen arg zerfallen sein.

Anders war es jedoch mit dem außerdeutschen befestigten Wegebau, der schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts einsetzte. Frankreich baute die ersten wirklichen Chausseen seit dem Untergange des Römerreiches. Schon das Jahr 1799[9]) ist die erste französische Chaussee nachweisbar; um die Mitte des 18. Jahrhunderts hatten die französischen „Militärstraßen“ durchweg eine Breite von 64 Fuß, übertrafen also die römischen Straßen um ein bedeutendes. Bereits im Jahre 1789 besaß Frankreich fast 5300 Meilen[10]) Chausseen und war damit allen

---

[5]) Wesermann, 1830, S. 13.

[6]) v. d. Borght, S. 167.

[7]) Der „Hellweg“ ist diejenige Straße, die über Duisburg—Essen—Bochum—Dortmund—Unna—Werl—Soest—Gesecke—Paderborn nach Höxter läuft und so hauptsächlich den nördlichen Teil der Grafschaft Mark, die sogenannte Soester Börde, auch „Kornkammer Westfalens“ genannt, durchschneidet. Seibertz, S. 96 ff, versteht unter „Hellwegen“ die beiden uralten zusammenfallenden Heerstraßen, die zum Teil schon von den Römern angelegt sind. Durch Stein und Vincke wurde der „Hellweg“ zur Chaussee umgebaut.

[8]) v. d. Borght, S. 170, der von zwar zahlreichen, aber auch sehr schlechten Wegen spricht, auf denen von einem wirklichen Verkehr kaum die Rede sein konnte.

[9]) Wesermann, 1830, Einleitung.

[10]) Da in der Zeit etwa bis zum Jahre 1870 hauptsächlich mit preußischen Ruten, mit preußischen Meilen usw. gerechnet wird, und die ganze Literatur, ferner das gesamte Aktenmaterial, das die hier behandelte Zeit betrifft, nur diese Längenmaße kennt, werden diese am besten beibehalten. Eine genaue Umrechnung in Meter und Kilometer wäre außerdem mit Schwierigkeiten verknüpft. Zur Erklärung diene: 1 rheinische (preußische) Rute = 12 pr. oder rh. Fuß = 3,76 Meter. Eine preußische Meile von 2000 Ruten entspricht also fast einer deutschen Meile, da eine preußische Meile 2000 × 3,76 Meter = etwa 7½ Kilometer sein würde. Eine Schacht- oder Schichtrute (zum Ausmessen des Inhalts der ausgeworfenen Erde) = 1 Rute lang und breite, 1 Fuß hoch.

anderen Staaten weit voraus[11]). Die Bedeutung Napoleons I. für den Chausseebau ist bekannt; sind doch unter seiner Regierung bereits bis zum Jahre 1812 nicht weniger als 300 Millionen Francs nur für den Straßenbau verwendet worden[12]).

Ein Einwirken Frankreichs auf andere europäische Staaten konnte nicht ausbleiben, aber es zeigte sich in einer Weise, die der Allgemeinheit ganz anders zu gute kam als es bisher der Fall gewesen war. Für die Römer, für einen Karl den Großen, für einen Ludwig XIV. und nicht zuletzt für einen Napoleon I. lag der Wert guter, brauchbarer Wege und Kunststraßen in ihrer Bedeutung als „Heerstraßen", die eine rein militärische Bedeutung hatten[13]). Als Handelsstraßen in unserem Sinne kamen diese Straßen wenig in Betracht.

Das änderte sich schon seit dem Jahre 1750 gewaltig. Die Bedeutung der großen Heerstraßen schwand durchaus nicht; aber als neues Moment trat hinzu, daß nach und nach immer weitere Kreise den Nutzen guter Chausseen erkannten, der nicht zum wenigsten in der Verbilligung der Fracht lag. Aus diesem Gesichtspunkte heraus, daß der Chausseebau zum ersten Male beginnt, diese weiteren Kreise zu interessieren, ist das Jahr 1737 erwähnenswert[14]), in welchem der Bau der ersten Chaussee in Deutschland vom schwäbischen Kreise beschlossen und bald auch ausgeführt wurde.

Verhältnismäßig rasch breitete sich im Süden Deutschlands der weitere Chausseebau aus. In Bayern entstanden beispielsweise bis zum Jahre 1821 nicht weniger als 826½ Meilen Kunststraßen[15]), so daß es um die damalige Zeit nach dem Verhältnis seiner Größe wohl die meisten Kunststraßen besaß. Auch auf kurhessisch-nassauischem Gebiete wurde eifrig gebaut, nicht minder in den übrigen deutschen Staaten, z. B. Braunschweig, Osnabrück, Lippe-Schaumburg und Hannover. Ohne Zweifel war der letztgenannte Staat dabei von England beeinflußt.

In England wurde der Bau von Kunststraßen und Kanälen auf eine ganz eigenartige Weise gefördert. Während in allen anderen Staaten der Chausseebau mehr oder weniger vom Staate abhängig war, insofern als der Staat neben der ersten Anregung auch den Bau, meistens auf eigene Kosten, in die Wege leitete, tat in England die Regierung nur das erstere, sie machte die Vorschläge und wies auf den großen Nutzen von guten Chausseen und Kanälen besonders für Handel und Gewerbe hin, überließ aber den Bau ganz allein ihren Untertanen. Seit dem Jahre 1763[16]) regte sich besonders der private Unternehmergeist in England[17]); Fabrikanten, Eigentümer, Handelsleute, Kauf-

[11]) Lotz, S. 5, Anm. 1.
[12]) v. d. Borght, S. 172.
[13]) Grunzel, S. 10, 11.
[14]) Huber, S. 121.
[15]) Wesermann, 1830, S. 23.
[16]) Lotz, S. 5.
[17]) Wesermann, 1814, S. 13.

leute traten zusammen[18]), brachten das Geld auf und trugen so selbst die Kosten[19]). Bald gab es in England Chausseen und Kanäle in Menge, ein Riesenaufschwung war zu verzeichnen, und im Jahre 1820 umfaßte das Chausseenetz schon 2467 deutsche Meilen. Ein genauer Kenner der englischen Verhältnisse, Ludwig von Vincke, sagt[20]): Mit einer Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Sicherheit, von der in andern Ländern keine Idee ist, reist man auf den schönsten überall guten Wegen ohne Extrapost-einrichtung und Zwang.

Nicht unerwähnt lassen kann man den Chausseebau in Holland. Handelt es sich doch hier bei vielen Straßen um eine besondere Bauart mit einem besonderen Baumaterial, dem sogenannten „Klinker"[21]). Da es in den meisten Gegenden Hollands an einem guten Baumaterial fehlte[22]), so brannte man aus einem feinen „Rheinschlick" — einer Erdmasse, die besonders im östlichen Holland gefunden wurde[23]) — Backsteine(-Klinker), deren Festigkeit in der sorgfältigen Tonbearbeitung bezw. in dem langsamen Brennen mit Torffeuer lag. So entstanden in Holland seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts tadellose „Klinkerchausseen", die derart gebaut waren, daß man auf einer 8 Zoll starken Sandunterlage die „Klinker" pflasterte, deren Länge etwa 8¾ Zoll, Breite etwa 4¾ Zoll, Höhe 1¾ Zoll betrug. Gewöhnlich waren diese Chausseen — außer allem Zubehör, also nur reine Steindecke — 18 Fuß breit; der Preis für eine preußische Meile von 2000 Ruten betrug etwa 18 000 rtlr[24]).

So sieht man seit dem 18. Jahrhundert überall in den Kulturstaaten Europas eine rege Tätigkeit im Bau von Kunststraßen; überall lernte man ihren Wert für Handel, Gewerbe und Industrie schätzen. Wie stand es nun mit dem neben Oesterreich[25]) bedeutendsten und mächtigsten Staate in Deutschland, wie stand es mit Preußen?

Es ist eine bekannte, oft erwähnte Tatsache, daß Friedrich der Große für den Bau von Chausseen nichts übrig hatte. Zwei Gründe

---

[18]) Wesermann, 1830, Einleitung.

[19]) Daß sich hierbei große Schwierigkeiten in den Weg stellten, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Lotz, S. 17, weist darauf hin, daß, als die ersten Konzessionsgesuche der Straßenbauverbände (betreffend Gebührenerhebung) im Parlament beraten wurden, Stimmen aus den Ackerdistrikten laut wurden: Sie seien ruiniert, wenn gute Straßen Korn und Heu billiger nach London brächten und billigere Arbeitskräfte schüfen.

[20]) v. Vincke, S. 3.

[21]) Wesermann, 1830, S. 25, 337.

[22]) W. Pr. 1828/29, „Promemoria", Nr. 3.

[23]) W. Pr. 1828/29, „Promemoria", Nr. 3: auch in Preußen, z. B. bei Wesel sei eine derartige Erdmasse gefunden, aber nicht zur Verwendung gekommen.

[24]) Vgl. die Kosten einer preußischen Chaussee, S. 36.

[25]) In Oesterreich stand der Chausseebau besonders seit dem Jahre 1803 in Blüte, Wesermann, 1830, S. 24; Lotz, S. 5, weist darauf hin, daß für das 18. Jahrhundert nur von einem „Nachfolgen der Habsburger" in bezug auf den Chausseebau die Rede sein könne.

scheinen ihn hauptsächlich zu dieser, auf den ersten Blick etwas eigenartigen Ansicht bewogen zu haben. Friedrich unterließ es absichtlich Chausseen zu bauen; er wollte „im Kriegsfalle seinen Gegnern das Eindringen in sein Land nicht erleichtern“[26]). Weiterhin ist eine Aeußerung Friedrich II. zu nennen[27]): je schlechter die Wege, desto länger müssen die Leute im Lande bleiben und ihr Geld verzehren. Diese ablehnende Haltung Friedrichs gegenüber dem Chausseebau ist daraus zu erklären, daß dem Könige 40 000 rtlr[27]) für eine preußische Meile Kunststraße auszugeben zu beträchtlich erschien, solange man sich zur Not mit den bisherigen Wegen behelfen konnte. Dabei hat Friedrich sonst für Kanalbau, für Verbesserung des Postwesens und besonders für die unchaussierten Landstraßen sehr viel getan.

Erst unter seinem Nachfolger, Friedrich Wilhelm II, setzte auch der Chausseebau mit aller Macht ein. Das Hauptverdienst dabei kam unstreitig den beiden Männern zu, die dann besonders für die westlichen Besitzungen Preußens so unendlich viel geleistet haben, dem preußischen Staatsminister Freiherr von Heinitz[28]), und seinem Schüler, dem Freiherrn vom Stein[29]); mit ihnen standen dann wieder in Zusammenhang der Geheimrat und Zolldirektor Liebrecht — der Erbauer der meisten „Kohlenstraßen“ der Grafschaft Mark — und vor allem Freiherr von Vincke, der spätere erste westfälische Oberpräsident, beide ebenfalls im Westen des preußischen Staates tätig.

In den 11 Jahren der Regierung Friedrich Wilhelms II. ist ein erster bedeutender Anlauf im Bau von Kunststraßen gemacht worden; man kann sogar mit Einschränkung von einem ansehnlichen Aufschwung während dieser Zeit reden, wenn man die großen Fortschritte berücksichtigt, die schon bis zum Jahre 1797 in Preußen zu verzeichnen waren. Allerdings — und das erklärt sich aus der verschiedenen Bedeutung der einzelnen Landesteile Preußens in bezug auf Handel, Gewerbe und Industrie — setzte der Chausseebau nicht überall gleichmäßig ein. Noch in den Jahren 1815—1816 waren Posen, Pommern und Preußen (Ost- und Westpreußen) gänzlich ohne Chausseen, Brandenburg besaß nur 28 preußische Meilen[30]). Es lag auf der Hand, daß zwischen den östlichen[31]) und den westlichen Teilen des preußischen Staates sich bald

[26]) Lehmann, I, S. 112.

[27]) Stephan, S. 310, 311.

[28]) Für Heinitz verweise ich besonders auf die gute Skizze von A. Meister, im „Dortmundischen Magazin“, Heft 7 und 8.

[29]) Für Stein auf die Biographien von G. D. Pertz (wichtig wegen der Materialsammlung) und M. Lehmann.

[30]) Rothert, S. 13; das Rheinland hatte damals bereits 222 Meilen chaussierter Straßen.

[31]) Im folgenden wird die Weiterentwicklung des Chausseebaus im östlichen Preußen nur noch behandelt, soweit sie für das Verständnis der Entwicklung im Westen in Betracht kommt.

ein deutlicher Unterschied ergeben mußte[32]). Vergrößert wurde er noch durch die ausgezeichneten Männer, die im Westen den Chausseebau leiteten, und von denen eben Heinitz, Stein, Liebrecht und Vincke für die Zeit von 1786—1815 vor allen Dingen in Betracht kommen.

Der damalige Besitzstand des preußischen Staates im Westen[33]) — soweit es sich um die spätere Provinz Westfalen handelt — war folgender[34]):

I. Grafschaft Mark mit Soester Boerde (1609 bezw. 1614 an Preußen);

II. 1) Fürstentum Minden (1648 preußisch);
2) Grafschaft Ravensberg (1648 preußisch);
3) Fürstentum Paderborn (1803 preußisch);
4) Fürstentum Corvey (1803 preußisch);

III. 1) Hochstift Münster (östlicher Teil mit Stadt Münster, 1803 preußisch);
2) Grafschaft Tecklenburg (1707 an Preußen);
3) Obergrafschaft Lingen (1702 an Preußen).

Nur in der Grafschaft Mark ist noch zur Zeit Friedrich Wilhelms II. Bedeutendes im Chausseebau geleistet worden. Auf einer Reise durch die Mark im Jahre 1787 hat Staatsminister von Heinitz[35]) den ersten Anstoß zum Chausseebau in der Mark gegeben. Mit sicherem Blick hatte er bereits im Jahre 1787 den Freiherrn vom Stein als zweiten Direktor der märkischen und clevischen Kammer vorgeschlagen[36]). Beide wußten, was der Mark not tat: ein gut ausgebautes Chausseenetz, das nach innen wie nach außen die Mark verbinden und mit ihren bisherigen unwegsamen Straßen aufräumen sollte[37]). Denn was sollten die vielen Steinkohlenzechen, die zahlreichen Hammerwerke anfangen, wenn sie ihre Erzeugnisse nicht an den Mann bringen konnten?

So entstanden unter großen Schwierigkeiten die beiden ersten Chausseen in den Jahren 1788—1794, die erste von der Grenze des kurkölnischen Sauerlandes bei Meinerzhagen — Kierspe — Halver — Breckerfeld — Hagen — Herdecke — Crengeldanz — Bochum nach Steele. Sie verband die Mark mit Siegen-Nassau — produzierte diese doch die Rohstoffe für die Mark — und schuf ferner eine Verbindung der Mark mit Holland über Steele—Essen—Wesel. Die zweite führte von der

[32]) Wenn Rothert, S. 16, berichtet, ganz Preußen habe im Jahre 1805 erst 10 Meilen Chausseen gehabt, so ist das völlig unrichtig, da bereits im Jahre 1794 allein in der Grafschaft Mark 21⅔ Meilen vorhanden waren.

[33]) Gebhardt, II, S. 334.

[34]) Einteilung nach den späteren 3 Regierungsbezirken, Reihenfolge: I Arnsberg, II Minden, III Münster.

[35]) Meister, 17, Heft 7 und 8.

[36]) 1788 wurde Stein Director der clevischen Kammer, seit 1793 war er Präsident beider Kammern.

[37]) Eine ausgezeichnete Schilderung der damaligen Lage der Grafschaft Mark gibt L. Berger, S. 59 ff (vgl. auch Meister, M, I, S. 665).

rheinischen Grenze bei Beienburg über Langerfeld—Schwelm—Gevelsberg—Nirgena—Hagen—Herdecke—Aplerbeck nach Unna[38]) zur Verbindung der Mark mit dem Norden der Monarchie. Schwierigkeiten, wie erwähnt, gab es reichlich, sowohl von seiten der Regierung, die nur ungern ihre Einwilligung und die nötigen Summen hergab, als auch von seiten der Bewohner, da diese mit der Auswahl der Wegelinie nicht einverstanden waren oder bei der Grundstückherausgabe, trotz Entschädigung, sich widersetzten. 21⅔ preußische Meilen wurden gebaut[39]). Es waren die ersten Chausseen[40]) des preußischen Staates neben der Chaussee von Berlin nach Potsdam. Der Chausseebau[41]) in der Mark setzt seinem Urheber Stein ein dauerndes Denkmal[42]).

Von 1794—1806 und unter der französischen Herrschaft von 1806—1813 ist das Chausseenetz der Grafschaft Mark bedeutend erweitert worden, indem man die einzelnen Städte der beiden Hauptchausseen entweder untereinander verband oder von ihnen aus den Chausseebau fortsetzte, und dann die sogenannten „Kohlenstraßen“ schuf, die die Zechen mit den Hauptstraßen und den umliegenden Gebieten verbanden, soweit das nicht schon auf den beiden Hauptchausseen der Fall gewesen war. So entstanden bis zum Jahre 1815 an Verbindungsstraßen[43]), das heißt Straßen, welche eine weitere Erleichterung des Binnenverkehrs zwischen den beiden Hauptchausseen, insbesondere des Getreide- und Kohlentransports bringen sollten:

1) Hagen — Limburg — Letmathe — Grüne — Iserlohn — Menden, mit der Abzweigung Grüne—Altena. Sie wurde in der Hauptsache in den Jahren 1807—1812 gebaut und sollte zur Verbindung mit dem alten Herzogtum Westfalen dienen, von wo aus sie auch eine Verbindung über Arnsberg nach Kassel hin, die spätere „Arnsbergerstraße“, schuf.

2) Dortmunderstraße, Vaerst (bei Herdecke)—Brüninghausen—Dortmund. Auf diese Weise war auch Dortmund[44]) durch eine

---

[38]) Mit dem Bau der Chaussee von Unna nach Hamm wurde zwar ebenfalls begonnen, doch wurde er erst nach dem Jahre 1815 zu Ende geführt.

[39]) Wesermann, 1830, Einleitung.

[40]) Lehmann, I, S. 112—120, bringt eine genaue Schilderung der Anlage dieser beiden Straßen.

[41]) Da für 1 Meile 23 000 rtlr — für eine Rute 11 Taler 12 sg — verausgabt wurden, so kamen die Gesamtkosten auf 476 464 rtlr 38 sg 10 d; Lehmann, I, S. 119; v. Alten, S. 29.

[42]) Pertz, I, S. 76.

[43]) Wesermann, 1813, S. 10 ff; vgl. auch Lehmann, I, S. 184 ff.

[44]) Dortmund bietet ein typisches Beispiel dafür, wie sehr damals noch alles sich bestrebte, Chausseen möglichst von sich fernzuhalten. Beim Bau der ersten westfälischen Chausseen in der Mark sollte natürlich auch — so lautete Steins Vorschlag — Dortmund berührt werden. Dieses wehrte sich mit allen Mitteln dagegen, aus Angst, daß dann die Einwohner auch vielleicht einmal irgendwo anders ihre Waren kaufen oder verkaufen könnten (Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 272). So kam Dortmund erst viel später zu einer Chaussee. Berger, S. 67: Dortmund lehnte ab „aus kurzsichtiger Besorgnis gefährdeter Territorialrechte“.

Chaussee mit den Hauptstraßen verbunden; ihre Länge betrug 2850 Ruten, also fast 1½ Meilen[45]).

3) Aplerbeck — Hörde — Brüninghausen — Crengeldanz — Witten. Diese Straße war besonders dadurch wichtig, daß sie eine kürzere Verbindung zwischen den beiden Hauptchausseen schuf und so zugleich den Weg zum Kohlenrevier — Witten, Blankenstein — von einer neuen Richtung zugänglich machte. Als Getreidestraße kam die Chaussee ebenfalls sehr in Betracht.

4) Crengeldanz — Castrop. Die sogenannte „Castroperstraße" bildete die Grundlage für den späteren Straßenausbau zum Münsterlande hin; sie schaffte dem Kohlentransport neue Bahnen. In ihrer gesamten Länge bis Essen hin — über Crengeldanz—Bochum—Steele hatte sie 2690 Ruten.

Auf den ersten Blick ergibt sich, daß dieses Straßennetz die ganze Mark außer ihrem westlichen Teil durchzieht, und hier im Gebiete der Steinkohle, in der Gegend von Witten und Blankenstein, waren es nun die sogenannten „Kohlenstraßen"[47]), die bald das Straßennetz vervollkommneten. Besonders zwei Männer haben sich hier verdient gemacht, der schon genannte Geheime Finanzrat und Zolldirektor Liebrecht[48]) durch persönliche Tätigkeit beim Ausbau, und der Freiherr von Vincke, der uns hier zum ersten Male in seinen Bemühungen um den Chaussee- und Wegebau entgegentritt.

Bis zum Jahre 1815 — unter der französischen Herrschaft ruhte allerdings fast der gesamte Ausbau — entstanden mehrere chaussierte Kohlenstraßen, von denen die wichtigste die

Wittener Kohlenstraße[49]) war, die von Witten—Rennebaum—Elberfeld direkt ins bergisch-rheinische Land führte. Auf dieser Straße, die ja auch mit den Haupt- und Nebenchausseen der Mark gut verbunden war, herrschte ein großer Verkehr. Weitaus überwiegend fuhr auf der Wittenerstraße Steinkohlenfuhrwerk. Auf sie mündeten die Neben-Kohlenstraßen[50]), die zum größten Teil vollständige Chaussierung aufwiesen, wenn auch manche Teile unter der französischen Herrschaft verfielen, manche erst später ausgebaut wurden. Es handelt sich um nachstehende Straßen:

---

[45]) Diese und eine Anzahl weiterer Bemerkungen über die folgenden Straßen sind G St 1816—1819 und St O B D 42/129 entnommen.

[47]) Berger, S. 59 ff, der besonders darauf hinweist, daß „zwar Kohlen in unschätzbarer Menge und Güte in den märkischen Gebirgen versenkt gelegen hätten, dienstbereite Hände genug zu ihrer Hebung vorhanden gewesen wären, daß jedoch die Mittel fehlten, sie auf größere Entfernungen zu transportieren; denn Straßen existierten nicht".

[48]) Liebrecht baute insgesamt an Kohlenwegen, das heißt auch an unchaussierten Kohlenstraßen, in der Grafschaft Mark nicht weniger als 15½ Meilen.

[49]) Da sie bis zum Jahre 1815 erst teilweise Chaussierung aufwies, ist sie auf der Karte „grün" eingetragen.

[50]) Wesermann, 1813, S. 1 ff.

1) Schlebuscherstraße, von Nirgena (bei Gevelsberg)—Schlebusch—Wetter. Zwischen Schlebusch und Wetter passierte diese Chaussee die Ruhr. Ihre Länge betrug fast $2\frac{1}{5}$ Meilen (4400 Ruten) guter Chaussee.

2) Vogelsangerstraße, von Vogelsang (nahe bei Nirgena-Gevelsberg) in die Nähe von Schlebusch, 1100 Ruten.

3) Herberderstraße, von Herbede nach Scheideweg (auf der Wittenerstraße) Diese Straße, deren Länge 1320 Ruten betrug, spielte später als „Aktienstraße"[51]) noch eine gewisse Rolle; bereits im Jahre 1798 wurde sie gebaut, wie eine Eingabe von Gewerken und Zechen vom 13. Juli 1838, die an Vincke gerichtet war, hervorhebt.

4) Schevenerstraße, von Scheven auf die Wittenerstraße; sie umfaßte eine sehr kurze Strecke, die nur 450 Ruten zählte, war aber gut chaussiert.

Man sieht, daß im Jahre 1815 neben zahlreichen unchaussierten Kohlenwegen schon manche chaussierte Strecke vorhanden war. Den Kohlenstraßen aber hat neben Liebrecht und Vincke auch Stein immer seine Aufmerksamkeit zugewandt, auch noch als er seit dem Jahre 1796 Oberpräsident, oder besser Oberkammerpräsident, in Minden für die altpreußischen Gebiete von Minden und Ravensberg war.

Es war natürlich, daß Stein sich recht bald bemühte, den in der Grafschaft Mark geschaffenen Chausseen in Minden-Ravensberg einige Chausseen zur Seite zu stellen und nach Möglichkeit eine Verbindung zwischen Mark und Ravensberg—Minden zu schaffen[52]). So plante er den Bau von zwei großen Chausseen[53]), die erste sollte von der bückeburgischen Grenze über Minden—Herford—Bielefeld, die zweite von Minden nach Nordosten auf Osnabrück—Hannover zu laufen. Steins Voranschlag lautete für beide auf 132 000 rtlr. Vom Könige wurde aber nur die erstgenannte Chaussee genehmigt; denn hier hatten sich die Stände zu bedeutender Beisteuer verpflichtet, während bei der zweiten der König gebeten wurde, die Chaussee auf Kosten der Staatskasse zu erbauen.

Von 1798—1802 entstand so auch in Minden-Ravensberg die erste Chaussee, aber ihre Kosten waren wesentlich höher, als sie Stein für beide zusammen veranschlagt hatte, 141 029 rtlr[54]); die Gesamtlänge betrug 6—$6\frac{1}{2}$ Meilen. Ein Vorschlag Steins, der den Bau einer Chaussee in der Richtung auf Münster in Anregung brachte, wurde

[51]) Vgl. unter Kapitel III, S. 271—273.

[52]) Lehmann, I, S. 192—195; Hartmann, S. 228.

[53]) Pertz, I, S. 157.

[54]) Pertz, I, S. 196—226, bringt einen Verwaltungsbericht des Oberkammerpräsidenten Stein, Minden 10. März 1801, aus dem einerseits hervorgeht, daß bis dahin bereits 8760 Ruten für 108 765 rtlr vollendet waren, also für eine Rute etwa $12\frac{1}{2}$ rtlr (Grafschaft Mark $11\frac{1}{2}$ rtlr pro Rute), und andrerseits zu erkennen ist, daß Stein ein einmal gestecktes Ziel (bis 1802 sollte die Chaussee fertig sein) auch unter noch so schwierigen Umständen erreichte.

ebenfalls vom Könige abgelehnt[55]), obgleich gerade eine Verbindung nach Münster oder auch nach Hamm, die den Weg nach Holland geöffnet hätte, sehr notwendig gewesen wäre. Aber erst nachdem das Fürstentum Paderborn in den Jahren 1802—1803 an Preußen gefallen war, kam noch eine teilweise Chaussierung einer Straße nach Osten zustande, die sich von Paderborn—Lichtenau—Kleinenberg—Warburg zur hessischen Grenze in der Richtung auf Kassel in einer Länge von 4 Meilen hinzog, ohne Frage eine für später wichtige Hauptchaussee[56]).

Während so in den beiden ersten preußischen Gebietsteilen, sowohl der Mark als auch Minden—Ravensberg—Paderborn, wenigstens etwas, zum Teil recht erhebliches für den Chausseebau geleistet wurde, sah es in dem dritten Gebietsteil, welcher die Grafschaft Tecklenburg, die Obergrafschaft Lingen[57]) und den größten Teil des ehemaligen Bistums Münster mit der Stadt Münster selbst umfaßte, recht bescheiden aus. In der Hauptsache handelt es sich um Münster, also ehemals geistlichen Besitzstand. Wie aber in allen geistlichen Besitzungen, besonders den westfälischen Münster, Paderborn, Corvey, so geschah auch hier für einen Wege-, geschweige denn einen Chausseebau, wenig oder garnichts[58]). Es soll zwar durchaus nicht verkannt werden, was z. B. Freiherr Franz von Fürstenberg[59]), dem der Kölner Kurfürst Maximilian Friedrich im Jahre 1764 die Verwaltung des Bistums Münster übertragen hatte, in den Jahren 1764—1780 hier in bezug auf Medizinalwesen, Justizverwaltung und Verbesserung des Schulwesens der Stadt Münster geleistet hat[60]). Aber auch unter ihm kam von einer wirklichen Hebung des Verkehrswesens nur in sehr beschränktem Maße die Rede sein.

Im Jahre 1802 fiel nun der größte Teil des Bistums an Preußen, und von diesem Jahre an war Stein Oberkammerpräsident von Münster, dem von 1804—1807 Vincke folgte. Es ist bezeichnend, daß es beiden nicht gelang, auch nur eine einzige Chaussee zustande zu bringen. Steins Versuche eines Chausseebaues von Münster—Buldern—Dülmen—Haltern—Schermbeck auf Wesel zu, ebenso eines solchen von Münster—Telgte—Warendorf auf Minden-Ravensberg zu, scheiterten an den bekannten Gründen, daß die Kosten zu hoch waren, die Ge-

55) Dieser Vorschlag Steins nicht, wie Lehmann, I, S. 195, annimmt, wegen der mehr und mehr drohenden Kriegsgefahr abgelehnt, sondern vielmehr deshalb, weil das Kabinett jeden Chausseebau, der von ihm ausgehen sollte, aus Sparsamkeitsrücksichten vorläufig ablehnte.

56) Da erst nach dem Jahre 1815 vollendet, so auf der Karte „grün" bezeichnet.

57) Es kommt hier nur die „Obergrafschaft" Lingen in Frage, weil die sogenannte „niedere Grafschaft" Lingen im Jahre 1815 an Hannover fiel, vgl. Gebhardt, II, S. 488.

58) Lehmann, I, S. 243.

59) Vgl. W. Esser, Franz von Fürstenberg, Münster 1842.

60) Hartmann, S. 229—232.

61) Von Hamm aus war ja der Anschluß an die großen märkischen Chausseen bald erreicht.

meinden und Interessenten sich widersetzten, und ferner auch wohl daran, daß die Zeit der Präsidentschaft Steins zu kurz war. Auch Vinckes Versuche, die sich auf die Chaussierung des Weges von Münster nach Hamm bezogen[61]), scheiterten, obwohl hier wirklich ein Anfang gemacht wurde, einerseits an dem Ausbruch des preußisch-französischen Krieges, andrerseits daran, daß das Material zu weit entfernt lag und der schwere Kleiboden eine Chaussierung hinderte. Ueberhaupt bietet die Straße von Münster—Hamm[62]) ein geradezu „staunenswertes" Bild von dem damaligen Zustande der Wege im Münsterlande[63]). Diese Strecke, die man später nach ihrer Chaussierung in 8 Stunden bequem zurücklegen konnte, war noch zu Vinckes Zeit ein gefährlicher, sogenannter „Knüppelweg", auf dem man bei der Reise mit der Post mindestens einen, meistens 1½ Tage brauchte. Dabei konnte man dann noch von besonderem Glücke reden, wenn man „ungeschunden", ohne umgeworfen zu werden, sein Ziel erreichte und nicht im Dreck stecken blieb, so daß „ein halbes Dorf zur Ausgrabung erscheinen mußte"[64]). So kann man es sich leicht vorstellen, daß Vincke im Jahre 1805[65]), als er von Münster nach Hamm zur Eröffnung des klevisch-märkischen Landtags wollte, lieber die fast 5 Meilen lange Strecke zu Fuß ging, als daß er sich den „Annehmlichkeiten" einer Wagenfahrt aussetzte.

Bis zum Jahre 1806 geschah so in diesem Teile des preußischen Staates nichts für den Chausseebau. Erst Napoleon war es vorbehalten, hier wenigstens eine teilweise Ordnung zu schaffen. Der Truppenbeförderung wegen wurde unter ihm die „große Militärstraße nach Hamburg" begonnen, das heißt die Straße, die sich schon von Wesel—Schermbeck — Haltern — Dülmen — Buldern — Appelhülsen — Münster — Telgte — Glandorf — Iburg — Osnabrück nach Hamburg erstreckte. Erst im Jahre 1811 wurde sie begonnen, und so ist es erklärlich, daß bis zum Jahre 1815 auf westfälischem Gebiete nur als Chaussee die Strecke von Münster bis zur hannoverschen Grenze fertig gestellt wurde, immerhin ein recht bedeutendes Stück, das an Länge etwa der Chaussee Minden—Herford—Bielefeld entsprach. Seit dem Jahre 1819 (unter preußischer Herrschaft) wurde dann der Bau fortgesetzt und vollendet.

Die bis zum Jahre 1815 außerpreußischen Landesteile der Provinz Westfalen, die in diesem Jahre an Preußen fielen[66]), reihe ich unter die auf Seite 6 genannte Einteilung ein[67]):

---

62) Sigismund, S. 8.

63) Diese Straße taucht sowohl in manchen literarischen Werken, wie auch z. B. auf dem 2. westfälischen Landtage (vgl. „Promemoria") als eine „der schlechtesten Straßen des preußischen Staates", fortwährend auf.

64) v. Bodelschwingh, S. 263.

65) Lotz, S. 5, Anm. 2.

66) Gebhardt, II, S. 416 ff, S. 488; Arnsberg, 1819, S. 3; Goeke-Ilgen, S. 39; Minden, 1821, S. 1; Münster, 1846, S. 1 ff.

67) Nach den späteren (3) Regierungsbezirken, I Arnsberg, II Minden, III Münster.

I. 1) Herzogtum Westfalen und Engern, bis 1803 zum Kurfürstentum Cöln gehörend, von 1803—1815 zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt;

2) Grafschaften Wittgenstein-Wittgenstein und Wittgenstein-Berleburg, bis zum Jahre 1815 zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt gehörend;

3) Fürstentum Siegen (mit den Aemtern Burbach und Neunkirchen) bis 1815 oranien-nassauisch;

II. 1) Grafschaft Rietberg, bis 1806 dem Grafen Kaunitz gehörend, von 1806—1815 mit dem Königreich Westfalen verschmolzen;

2) Grafschaft Rheda, bis 1806 dem Grafen von Bentheim Tecklenburg, von 1806—1815 zum Großherzogtum Berg gehörend;

3) Amt Reckenberg, bis 1803 Bistum, von 1803—1806 hannoversch, 1806—1815 zum Königreich Westfalen.

III. 1) Eine Anzahl kleiner Grafschaften und Herrschaften wie Salm-Croy, Salm-Ahaus, Salm-Bocholt, Horstmar-Rheina-Wolbeck, Dülmen, Wolbeck, Steinfurt, sämtlich bis 1806 selbständig, von 1806—1815 französisch;

2) Veste oder Grafschaft Recklinghausen, bis 1803 kurkölnisch, von 1804—1811 dem Herzog von Aremberg gehörend, von 1811—1815 zum Großherzogtum Berg.

In bezug auf ihren Chaussee- und Wegebau kommen nur die drei unter I genannten Gebiete in Betracht, während die unter II und III zusammengefaßten gänzlich ausfallen, da bis zum Jahre 1815 für den Chausseebau in ihnen nichts geleistet wurde. Das kurkölnische Recklinghausen verdient insofern eine Erwähnung, als es einen besonderen Straßenbaufonds hatte, der im Jahre 1815 von der preußischen Regierung übernommen wurde und dann noch eine gewisse Rolle spielte.

Das Herzogtum Westfalen[68]) umfaßte den bei weitem gebirgigsten Teil der späteren Provinz Westfalen. Daraus ergibt sich, daß zwar das Material zum Straßenbau reich und vorzüglich war, das jedoch eine Straßenanlage selbst mit großen Schwierigkeiten verknüpft sein mußte[69]). Trotz seiner außerordentlich günstigen Lage war das Herzogtum Westfalen beinahe ganz isoliert, fast noch verschlossener als das Münsterland, eben seiner Berge wegen[70]). Der Handel konnte dabei nur wenig blühen und beschränkte sich auf einige Gegenstände wie Salz und Korn[71]). Um das Jahr 1800 — also kurz vor der Besitzergreifung durch Hessen-

[68]) Es handelt sich zum weitaus größten Teil um das heutige Sauerland, damals Süderland genannt.

[69]) Seibertz, S. 92.

[70]) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 308.

[71]) Meister, II, S. 98—100.

Darmstadt — war der Zustand der meisten Straßen „direkt jämmerlich"; es herrschte eine gewisse mittelalterliche Abschließungspolitik, begünstigt durch die unwirtschaftlichen und schwer zugänglichen gebirgigen Partien. Nur eine Chaussee ist bis zum Jahre 1800 zu nennen, die von der märkischen Grenze bei Meinerzhagen—Drolshagen—Olpe bis zur nassauischen Grenze sich hinzog; es kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß diese, schon in den 1780er Jahren entstandene Chaussee, für den Freiherrn vom Stein mit ein Grund war zum Bau jener ersten märkischen Chaussee von Meinerzhagen—Steele.

Hauptsächlich unter der darmstädtischen Regierung entstand dann noch eine weitere Chaussee etwa von Arnsberg aus bis Meschede—Brilon—Canstein bis zur waldeckschen Grenze hin, welche bis auf das erst etwas später fertig gestellte Stück von Menden—Neheim—Hüsten—Arnsberg die Chaussee Hagen—Menden fortsetzte, jedoch erst unter preußischer Herrschaft ganz vollendet wurde. In ihrem weiteren Verlaufe erreichte diese Chaussee die Verbindung mit Kassel. Zur wirklichen Erschließung des Herzogtums reichte natürlich diese Chaussee nicht aus[72]); eine solche blieb erst dem Freiherrn von Vincke vorbehalten[73]).

Wie im Herzogtum Westfalen so ist auch im Fürstentum Siegen und bei den beiden wittgensteinschen Grafschaften über den Chausseebau nicht allzu viel zu berichten. Dem Fürstentum Siegen, dem heutigen Siegerlande, verleiht sein Berg- und Hüttenwesen im 18. wie im 19. Jahrhundert sein bezeichnendes wirtschaftliches Gepräge; Erze aller Art, besonders Eisen-, daneben auch Zink-, Nickel- und Kupfererze werden in bedeutenden Mengen gefunden[74]). Die Chaussee von der Grenze des Herzogtums Westfalen—Crombach—Siegen—Wilnsdorf bis tief ins eigentliche Nassau ist ohne Zweifel unter dem Gesichtspunkte entstanden, für diese Industrie einen guten Ausfuhrweg herzustellen. Schuf sie doch über Olpe—Meinerzhagen—Bochum, wie über Dillenburg—Wetzlar—Frankfurt eine hervorragende Verbindungsstraße besonders mit Berg, Mark und dem Herzogtum Westfalen, deren Gesamtlänge von Meinerzhagen aus bis Wilnsdorf fast 9 Meilen betrug, die gut chaussiert waren.

Aehnlich, wenn auch nicht auf wirtschaftlichem Gebiete, lagen die Verhältnisse in den beiden wittgensteinschen Grafschaften. Nur eine Chaussee, und selbst die noch unvollständig, bestand hier im Jahre 1815.

---

72) Ein Bericht der Regierung zu Arnsberg (G St 1816—1819) spricht allerdings von dieser zweiten Chaussee Arnsberg—Canstein, als ob sie das Herzogtum Westfalen „gleichsam erschlossen hätte". Jedoch ist das nur mit großer Einschränkung richtig, da, ganz abgesehen davon, daß nur zwei Drittel der Straße chaussiert waren, beide Chausseen doch nur einen Teil des Herzogtums erschlossen.

73) Ein besonderer Bezirks-Straßenbaufonds, der von der darmstädtischen Regierung übernommen wurde und auch unter preuß. Regierung in etwas veränderter Gestalt erhalten blieb, gab den Anlaß zum Bau der sogenannten Bezirksstraßen, vgl. S. 222 ff.

74) Mollat, S. 3—5.

Es handelt sich um die spätere Wittgensteinerstraße, die sich von der großherzoglich-hessischen Grenze über Laasphe und Erndtebrück nach dem Siegenschen hinzog; doch waren auf ihr bei Beginn der preußischen Herrschaft erst 3189 Ruten[75]) auch wirklich als chaussiert anzusehen. Die Wittgensteinerstraße sollte besonders dem Holzkohlentransport nach dem Siegenschen eine gute Fahrbahn verschaffen.

Mit diesen Kunststraßenbauten in den angeführten Gebietsteilen des nachherigen Gesamtwestfalens mußte eine gesetzliche Regelung des Chausseebaus Hand in Hand gehen. Als erste Bestimmung dieser Art überhaupt für ganz Preußen ist zu nennen das Publicandum vom 13. November 1787 für Magdeburg und Halberstadt[76]); ziemlich rasch aufeinander folgten dann für Schlesien und die Grafschaft Glatz das Wege-Zollreglement vom 26. August 1789[77]), ferner für die Kurmark das Chausseegesetz vom 18. April 1792[78]) — das durch eine Verfügung vom 15. Juni 1803 auch auf die Neumark ausgedehnt wurde — und das Chausseereglement für die Grafschaft Mark vom 31. Januar 1796[79]). Dieses Chausseereglement für die Grafschaft Mark vom Jahre 1796 enthielt nicht weniger als 143 Paragraphen; neben der Unterhaltung wird auch über Strafbestimmungen, also über die auszuübende Chausseepolizei, ausführlich gehandelt.

Von etwaigen Verordnungen für die damals noch außerpreußischen Besitzungen verdient nur eine Erwähnung, ein Chausseereglement vom Jahre 1785[80]) für die Chaussee von Olpe bis zur siegenschen Grenze, also für eine der beiden Chausseen des Herzogtums Westfalen. Zeitlich liegt diese Chausseeordnung früher als sämtliche Kunststraßen-Reglements, die in den Gebietsteilen des preußischen Staates bis zum Jahre 1815 erlassen wurden. —

Die „klassische Periode des Chausseebaus“[81]) ist die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts oft genannt worden. Sicherlich gilt dieses Wort für die Zeit seit 1815 nicht zum wenigsten für Preußen. In erster Linie kam der Westen des preußischen Staates in Betracht, die beiden neu gebildeten Provinzen Rheinland und Westfalen.

Diese letztere Provinz wurde im Jahre 1815 mit den drei Regierungsbezirken:

Arnsberg[82]) — er umfaßte Mark, Herzogtum Westfalen und Engern, Wittgenstein-Wittgenstein und Wittgenstein-Berleburg, Siegen und einige kleinere Gebiete wie die ehemals freien Städte Dortmund und Hohenlimburg—,

---

75) Auf der Karte deshalb auch „grün“ bezeichnet.
76) v. Bitter, II, S. 1020—1021 ;v. Rönne, S. 219.
77) v. Rönne, S. 219.
78) v. Rönne, S. 207, 211.
79) v. Rönne, S. 212 ff; O W 15.
80) W Pr 1833/34, S. 45.
81) Reitzenstein, S. 4.
82) Arnsberg, 1819, S. 3 ff.

Minden[83]) — bestehend aus Minden, Ravensberg, Paderborn, Corvey, Rheda, Rietberg und Reckenberg—, und
Münster[84])[85]) — er umfaßte Münster, Tecklenburg, Obergrafschaft Lingen, Recklinghausen und die Menge der bis 1803 bezw. 1806 selbständigen Grafschaften und Herrschaften —

gebildet.

Eine weitere Einteilung ergab für den Regierungsbezirk Arnsberg 14 Kreise — Arnsberg, Brilon, Lippstadt, Soest, Hamm, Dortmund, Bochum, Hagen, Iserlohn, Altena, Olpe, Siegen, Wittgenstein, Eslohe —, für den Regierungsbezirk Minden 12 — Minden, Rhaden, Bünde[86]), Herford, Bielefeld, Halle, Wiedenbrück, Paderborn, Büren, Warburg, Höxter, Brakel[86]) —, für den Regierungsbezirk Münster 10 — Ahaus, Beckum, Borkum, Coesfeld, Lüdinghausen, Münster, Recklinghausen, Steinfurt, Tecklenburg, Warendorf —. Dem Flächeninhalt nach war die Reihenfolge: Arnsberg 136½, Münster 127, Minden 94½ preußische Quadratmeilen, während an Einwohnern im Jahre 1818 zählte: Arnsberg 381 400, Minden 340 164, Münster etwa 300 000. Ist Arnsberg sehr gebirgig, Minden etwa zur Hälfte gebirgig, so ist Münster im Gegensatz zu beiden reines Flachland. Damit stand natürlich die für den Chausseebau wesentliche Bodenbeschaffenheit in engem Zusammenhange.

Die einzelnen Teile der neugebildeten Provinz waren untereinander sehr verschieden, besonders betreffs der Konfession ihrer Bewohner, und die Bewohner wiederum — es ergab sich aus der Beschaffenheit des Landes — in bezug auf ihr Gewerbe. Drei Hauptgebiete Westfalens: das Münsterland, eine Ebene, das Paderbornerland, ein Gemisch von Waldhöhen und Tieftälern, das Sauerland, reines Gebirgsland, sind rein katholisch, jedes Land in einem anderen Regierungsbezirke liegend[87]); dagegen sind rein protestantisch die Mark, das Siegerland und die wittgensteinschen Teile, sämtlich im Regierungsbezirk Arnsberg liegend, und Minden-Ravensberg.

Die Gewerbetätigkeit der Bewohner erstreckte sich im Regierungsbezirke Münster auf Viehzucht, Ackerbau und Handel, im Regierungsbezirk Minden, „der fruchtbarsten Gegend der preußischen Monarchie“[88]), auf ausgezeichnete Leinenindustrie, in den westlichen und südlichen Teilen des Regierungsbezirkes Arnsberg (der Mark, Siegen, Wittgenstein) auf Bergbau, Eisen-, Erz- und Metallindustrie — nicht zu vergessen die Soester Boerde als westfälische Kornkammer —, in seinem

---

[83]) Minden, 1821, S. 1 ff; Seemann, S. 1 ff.
[84]) Sigismund, S. 1 ff.
[85]) Münster, 1846, S. 3 ff.
[86]) In den Jahren 1822/33 wurden die Kreise Bünde und Brakel mit Höxter und Herford vereinigt; später kam noch der Kreis Lübbecke hinzu.
[87]) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 25.
[88]) Minden, 1821, S. 16.

östlichen Teile (dem Herzogtum Westfalen) auf den Handel besonders mit Holzwaren aller Art[89]).

Als Grenzen kommen für die ganze Provinz in Betracht: im Süden Nassau und Rheinprovinz, im Westen Rheinprovinz und Niederlande, im Norden Hannover, im Osten Hannover, Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold, Braunschweig, Waldeck, Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen.

Die Leitung eines aus so verschiedenartigen Bestandteilen zusammengesetzten Landes konnte nur einem Manne übertragen werden, der mit diesem westlichen Bestandteile des preußischen Staates aufs engste verwachsen war. Nachdem aber bereits das „Civilgouvernement für die ehemaligen westfälischen Provinzen" an den Freiherrn Ludwig von Vincke für die Kriegsjahre von 1813—1815[90]) vom Könige übertragen war, war es kaum zweifelhaft, daß Vincke auch nach den Kriegen die weitere Leitung behalten würde. Durch eine königliche Kabinettsordre vom 25. Mai 1815 wurde von Vincke zum „Oberpräsidenten der Provinz Westfalen und zum Chef-Präsidenten der Regierung zu Münster in Anerkenntnis seiner rühmlichen Diensttreue und Tätigkeit ernannt[91]). Vincke stellte in seiner Person gewissermaßen den Zusammenhang des alten Preußen vor 1806 mit dem neuen nach 1815 dar[92]). Vor 1806 und 1807 ist er uns bereits mehrfach entgegengetreten, besonders bei der Verwaltung des Kammerpräsidenten in Münster und Hamm in den Jahren 1804—1807.

An die Tätigkeit eines Stein, eines Heinitz, sollte sich nun die bei weitem umfang- und folgenreichere eines Vincke[93]) anreihen. Persönlich

---

[89]) Arnsberg, 1819, S. 15.

[90]) Am 21. November 1813 wurde die Ernennung Vinckes bekannt gemacht, v. Bodelschwingh, S. 510.

[91]) v. Bodelschwingh, S. 566—567.

[92]) Meister, M, I, S. 42.

[93]) Aus seinem Leben bis zum Jahre 1815 interessieren folgende Angaben: Geboren am 23. Dezember 1774 war Vincke von 1792—1795 Student in Marburg, Erlangen und Göttingen. Von 1795—1798 im Staatsdienst als Referendar und Kammerassessor tätig, wurde er bereits im Jahre 1798 Landrat von Minden, in welcher Stellung er bis zum Jahre 1803 blieb. Von 1803 bis 1804 und von 1804—1807 war er Kammerpräsident in Ostfriesland, Münster und Hamm. Während der Fremdherrschaft tat er von 1807—1809 außerordentlichen Staatsdienst, der besonders in wichtigen Reisen für den König bestand, worauf er 1809 Kammerpräsident der Kurmark wurde. Von 1810 bis 1813 lebte Vincke nach genehmigtem Entlassungsgesuch auf seinen Gütern als Privatmann, bis ihn im Jahre 1813 der König zum „Civilgouverneur" ernannte. — Von seinen Schriften bis zu dieser Zeit sind folgende zu erwähnen:

1) Zwecke und Mittel der preußischen Staatsverwaltung, welche dieselbe verfolgen, deren dieselbe sich bedienen dürfte.

2) Bemerkungen über einige Mängel der Staatsverwaltung, vornehmlich über Anstellung, Entlassung und Pensionierung der Staatsdiener.

3) Bildung des Staatsschulden-, Zinsen- und Tilgungsfonds.

Diese drei Schriften sind in den Jahren 1807—1809 entstanden (v. Bodelschwingh, S. 376—396, S. 408—411, S. 419—424), während die

stand Vincke dem Freiherrn vom Stein am nächsten. Während aber die Stärke Steins eigentlich in der Gesetzgebung lag, lag die Vinckes ohne Zweifel in der Verwaltung. Niemand erkannte dies besser als die beiden Männer selbst, wenn Vincke über Stein sagt: er sei noch besser zum Minister als zum Präsidenten geeignet, wogegen Stein genau das Umgekehrte über Vincke aussprach[94]).

Dazu kam, daß Vincke schon in kurzer Zeit es zu einer außerordentlichen Beliebtheit in Westfalen brachte; klein an Gestalt, meistens im blauen Kittel, eine Soldatenmütze auf dem Kopfe, so durchreiste er das Land, überall mit Rat und Tat eingreifend. Mit vollem Rechte nennt ihn Spannagel (bei Meister, M, I, S. 57) „den ersten, volkstümlichsten und — ohne seinen Nachfolgern irgendwie zu nahe treten zu wollen — den tüchtigsten unter den Oberpräsidenten Westfalens". Schlicht war sein ganzes Wesen, sein Streben ging dahin, allen Gewohnheiten und Gebräuchen Rechnung zu tragen; dadurch gewann er die Herzen aller Klassen der Bevölkerung. Daher trat er freimütig gegen Maßnahmen der Staatsregierung auf — noch manchmal werden wir es im folgenden sehen —, wenn er sie in irgendeiner Weise für seine Provinz für nachteilig hielt[95]). Wie mannigfach waren seine Aufgaben, die zu einem nicht geringen Teile auf dem Gebiete des Verkehrswesens lagen! Denn ihm verdankt Westfalen dessen glänzende Vervollkommnung. Eine gute Verbindung und Erschließung aller Teile der Provinz nach innen und außen durch Chausseen zu erreichen, ist stets Vinckes unermüdliches Bestreben während der beinahe 30 Jahre seiner Oberpräsidentenschaft gewesen.

4.) und letzte bedeutende Schrift aus dem Jahre 1815 stammt: Darstellung der inneren Verwaltung Großbritanniens. —

Für das Leben Vinckes bis zum Jahre 1815/16 ist die auf bestem Quellenmaterial aufgebaute Biographie, verfaßt von dem Minister von Bodelschwingh, zu nennen (vgl. Literaturübersicht); von ihr ist bekanntlich nur der erste Band erschienen, der bis zum Jahre 1816 reicht. Der zweite Band wird — wie eine persönliche Rücksprache meinerseits mit Herrn Freiherrn von Vincke — Ostenwalde und Herrn Freiherrn von Bodelschwingh ergab — in absehbarer Zeit kaum erscheinen, daß heißt wenigstens nicht ein auf demselben glänzenden Quellenmaterial — Tagebüchern usw. — beruhender. So sind wir im übrigen auf eine sehr populär gehaltene, anonym erschienene, Darstellung angewiesen, die im Jahre 1858 erschien (vgl. Literaturübersicht); eine im Jahre 1845 erschienene Skizze wird von demselben Verfasser herstammen, da sich wörtliche Uebereinstimmung — oft über ganze Seiten hin — ergibt. Eine wirklich gute Gesamtbiographie Vinckes fehlt bis jetzt.

[94]) Meier, S. 148/152.

[95]) Hartmann, S. 281.

Kapitel 2.

Der Staatschausseebau in der Provinz Westfalen in den Jahren 1815—1844.

Schon im ersten Kapitel ist kurz darauf hingewiesen worden, daß man mehrere Arten von Chausseen unterscheiden kann. Besonders für die seit dem Jahre 1815 in Preußen gebauten Chausseen muß man eine Einteilung vornehmen. Während nämlich die Gemeinden zum unchaussierten Wegebau auch weiterhin — wenigstens in gewissem Grade — verpflichtet waren, stand es ganz anders beim Bau von Kunststraßen, bei dem die Gemeinden nur gegen Bezahlung dem Staate Dienste aller Art freiwillig leisteten, der zum Bau nötige Grund und Boden ihnen dagegen bezahlt wurde. Bei weitem überwog zwar auch fernerhin der Staatschausseebau. Neben den Chausseen, die vom Staate gebaut u. unterhalten werden, treten uns nun solche Chausseen entgegen, für deren Bau ein bestimmter Beitrag erhoben wurde, der durch eine direkte oder indirekte Steuer oder auch durch eine Umlage (Repartition) gedeckt wurde; dadurch entstanden Bezirks- oder Kreischausseen. Weiterhin war es Vinckes besonderen Bemühungen zu danken, daß noch zu seinen Lebzeiten eine Anzahl sogenannter Aktien- oder Privatchausseen entstanden, die von besonderen Privatvereinigungen, meistens Aktiengesellschaften, gebaut und unterhalten wurden, wofür diese besondere Vorrechte vom Staate erhielten. Daneben steht dann der Gemeinde- oder Communalchausseebau, zu dem schließlich sogar eine besondere „Prämie"[96] — eine mehr oder minder große Geldsumme — als Zuschuß gewährt wurde, und endlich der Bau von unchaussierten Wegen, welcher von den Gemeinden (zum Teil ebenfalls mit Staatszuschuß) mehr oder minder lebhaft in diesen Jahren betrieben wurde.

Unter Staatschausseen hat man solche Straßen zu verstehen, die dem Gesamtverkehr des Staates dienen[97]). Sie sollen im Frieden dem Handel, dem Gewerbe und der Post, im Kriegsfalle in erster Linie der Truppenbeförderung von Nutzen sein[98]).

Die technische Vervollkommnung dieser Straßen stand in der Provinz Westfalen in unmittelbarem Zusammenhange mit der Person Vinckes, der in seiner maßgebenden Stellung, mit seiner alles beherrschenden Fachkenntnis und nicht zum wenigsten durch sein unermüdliches Interesse den größten Einfluß ausübte.

---

[96]) Grunzel, S. 13.
[97]) Grunzel, S. 13.
[98]) v. Alten, S. 95.

I.

Die obere Verwaltung des gesamten Chausseewesens im preußischen Staate in den Jahren 1815—1844.

Seit dem Jahre 1815 hatte in Preußen das Ministerium des Innern für Handel, Gewerbe und Bauwesen die Leitung für die Chausseen, die auf Staatskosten gebaut und vom Staate unterhalten wurden[99]). Eine Aenderung trat schon im Jahre 1827 dadurch ein, daß eine königliche Kabinettsordre vom 28. Oktober 1827 und daran anschließend ein Erlaß des Ministeriums des Innern und der Finanzen vom 11. November 1827 die Verwaltung der Chaussee-Einnahmen vom 1. Januar 1828 ab dem Finanzministerium übertrugen, während der Neubau und die Unterhaltung der Kunststraßen der oberen Verwaltung des Ministeriums des Innern verblieb. Im Jahre 1834 wurde durch eine Kabinettsordre vom 28. April[100]) der gesamte Bau und die Unterhaltung der Chausseen dem Wirklichen Geheimen Oberfinanzrat Rother übertragen, der damals zugleich Präsident der preußischen Seehandlung war[100]). Schon im Jahre 1835 wurde diese Ordnung wieder umgestoßen. Eine besondere Oberbehörde für die Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens wurde gebildet (Kabinettsordre vom 12. Januar 1835), der auch die gesamten Wege- und Chausseebausachen überwiesen wurden, bis ein Erlaß vom 4. April 1837 die obere Leitung wieder dahin regelte, daß sie dem Finanzministerium überwiesen wurde, das somit den gesamten Chausseebau unter sich hatte; bis zum Jahre 1844 trat dann keine weitere Aenderung mehr ein[101]).

Aus diesem mannigfachen Wechsel der oberen Verwaltung ergab sich die Folge, daß bei jeder neuen Uebernahme neue Verfügungen und Verordnungen herauskamen. Jedoch bezogen sich diese in der Regel nur auf den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen, also auf die technische Seite; nur wenig wurde von ihnen die Verwaltung und Leitung des Chausseebaus in den einzelnen Provinzen berührt.

II.

Die Verwaltung des Chausseebaus in der Provinz Westfalen bis zum Jahre 1844; Baudirektor, Oberwegebauinspektor, Wegebaumeister, Chausseegeldeinnehmer, Chausseewärter.

In der Provinz Westfalen hat die Verwaltung des Chausseebaus — zuerst von den einzelnen Landesteilen, seit dem Jahre 1815 von den einzelnen Regierungsbezirken ausgehend — eine Anzahl Veränderungen

---

99) v. Rönne, S. 170.

100) Abdruck dieser Ordre findet sich O_2 10 (28. April 1834).

101) Seit dem Jahre 1848 unterstand das gesamte Chausseewesen dem in diesem Jahre neu gebildeten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (v. Rönne, S. 171).

erfahren, die in ihrer Mehrzahl eine Verbesserung bedeuten. Schon Stein hatte bei seinem ersten Chausseebau erkannt, wie nützlich brauchbare Straßenbaubeamte mit gründlichen Kenntnissen sind. Aeußerst vorsichtig war er vorgegangen. Während er selbst Chef der Wegekommission war, standen unter ihm ein Kriegsrat[102]), ein Bergassessor, ein Oberwegebauinspektor; von Seiten der Landstände hatte der Landesdirektor die Mitaufsicht. Unter dieser Kommission standen 5 Wege-Inspektoren, welche die zu erbauenden 22 Meilen in 5 Abteilungen verwalteten[103]). Nach der Vollendung der beiden Hauptstraßen löste sich die Kommission auf; in Hagen, als Mittelpunkt der Mark, wurde ein Wegeamt mit einem Oberwegeinspektor und einem Assessor (für das Kassenwesen) gebildet. Diesem Wegeamte unterstanden die 5 Wegeinspektoren, welche die Kontrolle und Spezialaufsicht ausübten. Als einige Jahre später die märkischen Kohlenstraßen entstanden, nahm man noch einen Inspektor hinzu[104]). Ohne Zweifel war diese ganze Einrichtung zwar etwas kostspielig, aber sie machte eine äußerst scharfe Kontrolle möglich[105]).

Nach dem Jahre 1815 brachte die Anweisung von 1816[106]) auch für Wefalen genaue Vorschriften. An der Spitze stand in jedem Regierungsbezirk ein Baudirektor nebst dem nötigen Hilfspersonal. Er unterstand dem Regierungspräsidenten, dem er seinen Bericht von Zeit zu Zeit einzureichen hatte. Jeder Regierungsbezirk war von Anfang an in verschiedene Wegebaubezirke geteilt. So zählte z. B. der Regierungsbezirk Arnsberg im Jahre 1831 nicht weniger als 12 solcher Wegebaubezirke, wie aus einem Berichte der Regierung zu Arnsberg (8. X. 1831) hervorgeht[107]). Die Größe dieser Wegebaubezirke ist natürlich sehr verschieden gewesen. So entfielen unter Stein auf jeden der 5 Inspektoren, da 22 Meilen vorhanden waren, nur 4—4½ Meilen. Die Instruktion vom Jahre 1816[108]) nahm durchschnittlich 6—8 Meilen an. Hiergegen wandten sich z. B. Vincke und Mitze[109]), ein Wegebaumeister des Baubezirks Hagen, in drei Berichten vom 3. Juli, 28. Juli

[102]) Unserm Regierungsrat entsprechend.

[103]) Wesermann, 1821, S. 33—36.

[104]) Wesermann, 1821, S. 35.

[105]) Der von mir mehrfach zitierte H. M. Wesermann, zuerst in den Jahren 1788—1792 beim Chausseebau in der Grafschaft Mark als Bauconducteur tätig, dann auch unter den Franzosen und im Großherzogtum Berg, zuletzt Oberwegebauinspektor, hat (vgl. Literaturübersicht) eine Anzahl Werke geschrieben, die über den Kunststraßenbau — das heißt fast nur die technische Seite betreffend — manche wertvollen Angaben enthalten. Das Werk vom Jahre 1821 schildert (in populärer Weise) besonders den Nutzen der Kunststraßen.

[106]) Anweisung 1816, § 3—21.

[107]) O_2 10.

[108]) Anweisung 1816, § 16.

[109]) Mitze — für den Regierungsbezirk Arnsberg — und Niermann — für den Regierungsbezirk Minden, ab 1. November 1823 — sind zwei in den Oberpräsidialakten häufig erwähnte Oberwegebauinspektoren.

und 24. August 1823[110]), indem sie 6—8 Meilen für zu wenig halten, da man dann beispielsweise im Regierungsbezirk Arnsberg 18—20 Bezirke schaffen müßte; Mitze war für 12—16 Meilen. Im allgemeinen kann man später 8—10 Meilen rechnen, was sicher dem Durchschnitt des Wegebaubezirkes entsprach und eine Kontrolle ganz gut ermöglichte.

Dem Baudirektor und damit der Regierung des betreffenden Regierungsbezirks unterstand ein Oberwegebauinspektor, auch Oberwegeinspektor genannt, dem wiederum die Wegebaumeister oder Wegebauconducteure — für die einzelnen Wegebaubezirke — untergeordnet waren. Der Oberwegebauinspektor hatte alle Kunststraßen des Regierungsbezirks dauernd zu überwachen, dazu über sämtliche Bauconducteure in erster Linie auch über die Chausseewärter und Chausseegeldeinnehmer Aufsicht zu führen, Vorschläge zu machen usw. Der Straßenzustand mußte ihm genau bekannt sein; jährlich hatte er Hauptbericht und Voranschläge bei seiner vorgesetzten Behörde einzureichen.

Das Amt der dem Oberwegebauinspektor unterstehenden Wegebaumeister[111]) — die Anweisung vom Jahre 1816 (§ 15—16) nennt sie Wegebauconducteure — ist wohl als eins der wichtigsten anzusehen, da es unmittelbar mit dem Bau selbst zusammenhing. Daraus erklärt es sich, daß ihre Stellung vielumstritten war. So wünschten Vincke und Mitze[112]) in ihren Berichten von 1823 nach Möglichkeit mehrere Baubezirke zu einem vereinigt zu sehen, der der Leitung eines Oberinspektors untergeordnet sein sollte, da sie dies der Uebersicht wegen für notwendig hielten. Derartige Vorschläge gelangten jedoch nicht zur Durchführung. Darum kann man oft finden, daß den Wegebaumeistern oder Wegebauinspektoren noch besondere Hilfsbauconducteure beigegeben waren[113]), welche auf diese Weise eine gute, praktische Ausbildung erfuhren. Der Wegebaumeister stand an der Spitze der Wegebaubezirke; mindestens zweimal hatte er sie wöchentlich zu bereisen und dabei die Wegewärter, Chausseegeldeinnehmer, Hilfsarbeiter und Tagelöhner einer scharfen Kontrolle zu unterwerfen; monatlicher Bericht war von ihm zu erstatten, Anordnungen mußte er an Ort und Stelle treffen. Besonders in den

---

110) Es handelt sich hier um einen Bericht Mitzes an Vincke vom 28. Juli 1823, zu dem Vincke am 24. August 1823 seine Bemerkungen macht, nachdem er bereits am 33. Juli selbst einiges vorgebracht hatte. Diese Berichte gingen dann nach Berlin, da sie einen Beitrag zu dem im Jahre 1824 erscheinenden Gutachten der Königlichen Oberbaudeputation geben sollten (vgl. S. 80); hierauf folgt am 11. Oktober 1823 (0_2 10) ein Schreiben des Ministeriums, das die Tätigkeit Vinckes und Mitzes lobt und ihre Vorschläge zum Teil annimmt.

111) Der Titel wechselt oft, abwechselnd heißt es Wegebauconducteur, Wegebaumeister und Wegeinspektor; doch ist der obige Titel — neben Wegeinspektor — wohl die gebräuchlichste, wird z. B. auch in den Akten des Oberpräsidenten (0_2 10 und 0_3 15) am meisten genannt.

112) Von Mitze hielt Vincke sehr viel; z. B. nennt er ihn in dem Berichte vom 3. Juli 1823 „einen in jeder Hinsicht bewährten und verständigen Techniker".

113) Auch dies ein Vorschlag Mitzes und Vinckes.

1820er Jahren sind gerade für die Wegebauinspektoren[114]) noch mancherlei Verbesserungen getroffen, so z. B. betreffend die Einteilung der Wegebaubezirke in 8—10 Meilen.

Der Wegebaumeister wiederum hatte unter sich — von etwaigen Hilfscondukteuren abgesehen — die Chausseegeldeinnehmer und die Chausseewärter. Hatten alle über dem Wegewärter stehenden Wegebeamten in der Hauptsache für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee zu sorgen, so lag diesem die dauernde gehörige Instandsetzung der Straße ob.

Die Gesamtzahl der Chausseewärter für die Staatsstraßen in Westfalen ist immer Schwankungen unterworfen gewesen; sie wechselte je nach der Beschaffenheit der Kunststraßen. Es waren z. B. im Jahre 1818 im Regierungsbezirk Arnsberg nicht weniger als 122 Wärter vorhanden, was daraus zu erklären ist, daß man bei der damals beginnenden großen Ausdehnung des westfälischen Chausseebaus und der noch nicht auf der Höhe stehenden technischen Ausbildung viele Wegewärter brauchte. In den letzten Jahren der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit dagegen wurden sie mehr und mehr durch Chausseeaufseher ersetzt und so ihre Zahl erheblich beschränkt, zumal auch die Straßen viel leichter in gutem Stand gehalten werden konnten[115]). Für den Regierungsbezirk Minden betrug schon in den Jahren 1843—1846 die Zahl der Chausseeaufseher 27, während die Zahl der „auf dem Aussterbe-Etat stehenden Wegewärter" in dem gleichen Zeitraum von 25 auf 22 sank[115]). Man kann etwa rechnen, daß auf eine Chaussee von 4 Meilen 2 Chausseeaufseher kommen, doch ist bis zum Tode Vinckes (1844) die Zahl der Wegewärter immer noch recht bedeutend gewesen[115]).

An älteren Wegewärterinstruktionen in Westfalen ist besonders zu nennen eine „Instruktion für die Wäter bey der Chaussee" aus dem Jahre 1805[116]), die für Minden-Ravensberg bestimmt war. Weiterhin handelt auch eine Anweisung vom Jahre 1814[117]) genau über die Chausseewärter, indem sie die sämtlichen Gerätschaften nennt, welche ein Wärter haben und aufbewahren muß, und deren nicht weniger als 19 — davon 9 „außerordentliche" — aufzählt. Die Anweisung vom Jahre 1816[118]) traf die Anordnung, nur rüstige Leute anzustellen, dagegen „Invaliden erst dann, wenn sie ½ Jahr auf Accord oder Tagelohn beim Straßenbau gearbeitet haben". Neben diesen allgemein gehaltenen In-

[114]) Interessant sind die Ausführungen Wesermanns (Wesermann, 1821, S. 38) über den Lohn der Condukteure; diese erhalten nach seinen Angaben 600—700 rtlr jährlich, was ihm etwas zu wenig erscheint. Man muß Wesermann Recht geben, wenn man bedenkt, daß die Condukteure z. B. gezwungen waren (Anweisung 1816, § 16), ein Reitpferd zu halten — um die ziemlich ausgedehnte Strecke ständig in Aufsicht zu haben —, zu dessen Unterhaltung der Staat zuerst wenigstens nichts beitrug.

[115]) O St 81, Minden, 1845, 1846, 1847.

[116]) O_2 10.

[117]) Anweisung 1814, § 181—186.

[118]) Anweisung 1816, § 3—14.

struktionen schuf Vincke für Westfalen eine ausgezeichnete und eingehende Dienstinstruktion.

Im Laufe des November 1828[119]) teilte Vincke den drei Regierungen folgendes mit: Da jetzt auch die Steuerbeamten Mitaufsicht und Kontrolle über die Wegewärter führten[120]), so sei es angebracht, da außerdem der Vorrat der alten Instruktionen knapp sei, eine gleichmäßige Wegewärterinstruktion für alle drei Regierungsbezirke zu schaffen; er bitte um Zusendung der alten Instruktionen. Es handelt sich für Münster um eine Instruktion vom 30. August 1814, für Arnsberg um eine solche vom 13. März 1821 und für Minden vom 10. April 1824[121]). Bereits im Anfang des Jahres 1829 liegt der neue Entwurf vor, der im wesentlichen von Vincke ausgearbeitet ist[122]).

Am 14. Februar 1829 erschien dann die „Dienstinstruktion für die Wegewärter der Regierungsbezirke Münster, Minden, Arnsberg"[123]). Wenige Tage später, am 20. März 1829, wies ein Schreiben Vinckes darauf hin, wieviel Exemplare jeder Regierungsbezirk brauchte. Aus den angegebenen Zahlen — Münster 164 Stück, Minden 330, Arnsberg 800 — ersieht man deutlich den Unterschied des Chausseebaus in den einzelnen Regierungsbezirken. Zu berücksichtigen ist dabei, daß neben den Wegewärtern auch die Steuer- und Postbeamten Exemplare erhielten, da sie ja die Kontrolle über die Wärter mitführten.

Gegenüber den früheren Instruktionen bedeutete die neue eine nennenswerte Besserung, die sich besonders in der besseren Uebersicht und in den schärferen Bestimmungen zeigte. Im Anhang hat schon der neue Chausseegeldtarif vom Jahre 1828[124]) Aufnahme gefunden. 16 Paragraphen umfaßte die Dienstinstruktion insgesamt. Paragraph 2 zeigt die umfangreiche Tätigkeit des Wärters bei der gehörigen Instandsetzung der Straße: Keinen Kot oder Schlamm auf der Steindecke zu dulden, sondern ihn wegzuschaffen und die ausgefahrenen Geleise wieder mit Steinen zuzudecken; mit dem Unterhaltungsmaterial sparsam umzugehen, überhaupt stets die ganze Strecke in guter Ordnung zu halten. Bei den Unterhaltungsarbeiten hat er auf das angefahrene Material streng zu achten, er übt die polizeiliche Aufsicht auf der Straße aus, hat auch bei der Entrichtung der Wegegelder scharf mit zu kontrollieren. An Werkzeugen muß er Hacke und Schüppe stets bei sich führen[125]). Am Schlusse der Instruktion findet sich dann noch ein Hinweis darauf, daß der Wegewärter auf Kündigung angestellt sei, bei guter Führung aber eine Versetzung in den Ruhestand und ein Gnadengehalt wohl erwarten dürfe.

---

119) O_2 10.

120) Im Jahre 1828 war die Verwaltung des Chausseegeldes an das Finanzministerium und hiermit an die einzelnen Provinzialsteuerdirektionen übergegangen, vgl. S. 19.

121) Von allen drei Instruktionen Exemplare in O_2 10.

122) Entwurf ebenfalls in O_2 10.

123) O_2 10.

124) vgl. S. 134 ff.

Auch weiterhin bemühte sich Vincke, die Wegewärter unter guter Aufsicht zu halten, dafür aber auch ihre Stellung nach Möglichkeit zu verbessern[126]. Vincke selbst gibt sich auf seinen vielfachen Reisen alle Mühe, mit gutem Beispiel bei der Aufsicht voranzugehen. Zwei Schreiben zeugen davon[127], das eine vom 21. Oktober 1829 von Paderborn aus an die Regierung zu Arnsberg: Vom Chausseegeldempfanghause Gecke bis zur Mindeschen Grenze habe er heute morgen zwischen 8 bis 10 Uhr keinen Chausseewärter auf der Strecke gefunden; das zweite Schreiben, ebenfalls vom 21. Oktober 1829, an die Regierung zu Minden lautete: Zwischen Salzkotten und Paderborn habe er heute morgen zwischen ½11—12 Uhr ebenfalls keinen Wegewärter gefunden, aber „auf der Strecke Arnsberger Grenze—Salzkotten war er zur Stelle".

Andere Vorschläge Vinckes und Mitzes scheiterten wiederum oder wurden nur teilweise durchgeführt, so z. B. der einer Bildung von „Wegemeister-Distrikten", das heißt mehrere Wegewärterbezirke sollten zusammengefaßt und dem tüchtigsten Wegewärter unterstellt werden. Die Besetzung der Wärterstellen durch taugliche Militärinvaliden wurde seit dem Jahre 1834[128] fast überall durchgeführt, besonders auf ein Schreiben Vinckes hin — an Rother, 18. Juli 1835[129] —, während bis dahin die Anweisung vom Jahre 1816 noch besondere Bedingungen gefordert hatte. Nicht unerwähnt soll auch bleiben, daß die Löhne der Wegewärter fortgesetzt stiegen; so wurden statt 73 rtlr 15 sg im Jahre 1836 in den weiteren Etats bis zu 84 rtlr, ja sogar bis 96 rtlr pro Jahr bewilligt[130], während die zu manchen Jahreszeiten — besonders bei der Anfuhr des Unterhaltungsmaterials — beschäftigten Hilfsarbeiter und Tagelöhner nur einen besonderen Tagelohn (meistens 7 sg) empfingen.

---

[125]) Kehrt der Chausseewärter in einem Hause ein, so hat er eine der beiden Gerätschaften vor der Tür stehen zu lassen, zum Zeichen dafür, daß er sich in dem betreffenden Hause aufhält. In gewisser Hinsicht erinnert dies an einen alten Volksbrauch, der noch heute in westfälischen Dörfern weit verbreitet ist. Ist nämlich eine Familie nicht zu Hause, so steht ein Besen vor der Tür, der die Abwesenheit von weitem schon deutlich genug anzeigt.

[126]) In den (schon mehrfach erwähnten) Schreiben vom 3. Juli und 24. August 1823 wies Vincke darauf hin, daß auch Gendarmen, Bürgermeister und Landräte nach Kräften bei der Aufsicht mithelfen müßten, da die Kontrolle durch die Bauconducteure allein zu schwierig sei. Diese Vorschläge wurden noch erweitert durch die Anträge Vinckes vom 21. Oktober 1828 (O_2 10), die Wärter auch durch die Beamten der Steuerdirektion und durch die Postbeamten beaufsichtigen zu lassen. Alle diese Vorschläge wurden angenommen und durchgeführt.

[127]) O_2 10.

[128]) Dies geht deutlich hervor aus der „Instruktion zur künftigen Verwaltung der Kunststraßen", erlassen am 17. Mai 1834, nachdem Präsident Rother Leiter des Chausseebaus geworden war; § 3 dieser Instruktion besagt: „Wegewärter sind möglichst aus Militärinvaliden zu nehmen". Die Verordnung (im Auszuge) bei v. Rönne, S. 176/77; ganz bringt sie ein in O_3 15 erhaltenes Exemplar.

[129]) O_3 15.

[130]) O_3 15.

Mietsentschädigung und besondere Kleidung stand natürlich nur den Wegewärtern zu, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß die Wärter meistens in besonders dazu erbauten Wegewärterhäusern — oft zusammen mit den Chausseegeldeinnehmern — wohnten[131]).

III.

Die Anweisungen der Jahre 1814, 1824, 1834 über Neubau und Unterhaltung der Chausseen.

Mit dem Wechsel der oberen Verwaltung in Preußen während der Vinckeschen Zeit standen mehrere Verfügungen in unmittelbarem Zusammenhange, die für die technische Seite des Chausseebaus, also für den Bau und die Unterhaltung der Chausseen, mancherlei Aenderungen und Fortschritte brachten. Im Anfange der hier behandelten Zeit steht die (schon mehrfach zitierte) „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen", Berlin 1814. Zehn Jahre später wurde diese „Anweisung" größtenteils ersetzt durch eine von der Königlichen Oberbaudeputation zu Berlin herausgegebene, in drei Teile zerfallende neue Instruktion[132]), die am 18. Februar 1824[133]) den einzelnen Regierungen zugestellt wurde. Und wiederum vergingen genau 10 Jahre, als kurz vor der Uebernahme des Chausseewesens durch Rother am 6. April 1834[134]) eine „Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen" vom Ministerium des Innern für Handel, Gewerbe und Bauwesen herausgegeben wurde, die dann noch durch die sogenannten „Rotherschen Instruktionen" vom 17. Mai 1834[135]), sowie durch „Ergänzungen und Erläuterungen zu der Anweisung vom 6. April 1834" am 18. Dezember 1836[136]) erweitert wurden. Im wesentlichen kommen dann noch für Westfalen in Betracht die Bemerkungen und Vorschläge Vinckes und Mitzes, desgleichen Wesermanns und der einzelnen Regierungen, die sämtlich recht zahlreich vorhanden sind, in Betracht.

IV.

Projektierung und Linienführung der westfälischen Chausseen; Grundentschädigung; Kostenanschläge.

Sollte eine neue Kunststraße gebaut werden, so kam als erstes ihre Projektierung, die genaue Wahl der Linie, in Betracht.

131) v. Rönne, S. 265.
132) Wesermann, 1830, S. 249—256 (im Auszuge).
133) Zu dieser Instruktion hatten ja auch Vincke und Mitze ihre Beiträge geliefert, vgl. S. 21, Anm. 110.
134) O_3 15; v. Rönne, S. 231 ff.
135) Vgl. S. 24, Anm. 128.
136) O_3 15; v. Rönne, S. 253 ff.

Manchmal waren ja schon leidlich gute Wege von altersher vorhanden, besonders in industriereichen Gegenden, wie dem Regierungsbezirk Arnsberg; aber beim Bau einer Chaussee wurde von dieser Linie häufig aus praktischen Gründen abgewichen. Auf die Auswahl der Linien legte man großen Wert. Die Anweisung von 1814[137]) — und in etwas veränderter Form auch die Paragraphen der Anweisung von 1834 — verlangten, diejenigen Linien zu wählen, „in welcher die Kunststraße entwässert und trocken erhalten werden kann", ferner daß die Auswahl mit Rücksicht auf Material, Orte, die berührt werden, Berge, Gewässer und Bodenbeschaffenheit erfolge.

Daß in Westfalen bei der Auswahl mancher Chausseelinien gefehlt wurde, geht zur Genüge hervor aus den Bemerkungen Vinckes vom 3. Juli und 24. August 1823, in welchen er entschieden davor warnt, „den Punkt, worauf eigentlich alles ankommt, die Auswahl der zweckmäßigsten Wegelinie", zu jungen Baucondukteuren und Oberwegebauinspektoren zu überlassen. Das habe nur eine nutzlose Geldverschwendung zur Folge. Ein Umbau erfolgte dann immer mit Sicherheit.

Die meisten Schwierigkeiten ergaben sich bei der Auswahl einer Linie, die sich über Abhänge, bergiges Gelände und Biegungen erstreckte. Lange Zeit ging man von dem Standpunkt aus, die Linien möglichst gerade zu halten, ganz unbekümmert um die mancherlei Schwierigkeiten, die sich dabei entgegenstellten. Bis in die 1820er Jahre wurde die Straßenlinie meist so geführt, daß sie über Anhöhen einfach hinweggeleitet wurde, ohne Umwege irgendwelcher Art zu machen[138]).

Natürlich erwuchsen daraus in den gebirgigen Teilen Westfalens Hindernisse, die an manchen Orten zum Umbau der betreffenden Straßenstellen führen mußten. Wohl die interessantesten Beispiele in dieser Hinsicht bieten zwei Chausseen, beide unter Stein erbaut, die eine läuft von Hagen—Breckerfeld—Meinerzhagen—Olpe nach Siegen, die andere, die sogenannte „Enneperstraße" von Vorhalle (bei Hagen)—Gevelsberg nach Schwelm. Ueber die steilen Stellen der erstgenannten Straße sind viele Klagen laut geworden. So wurde u. a. auf dem 4. westfälischen Provinziallandtage von 1833/34[139]) in einer Uebersicht über den Kunststraßenbau im Fürstentum Siegen darauf hingewiesen, daß zur Verbesserung des großen Verkehrs mit der Grafschaft Mark der Umbau der steilen Strecken bei Crombach, Kleisheim, Olpe und Drolshagen bereits veranschlagt sei und hoffentlich auch bald zur Ausführung gelange; denn die jetzigen Zustände seien allmählich unhaltbar. Kostete doch der Transport von 1000 Pfund auf der Strecke von Hagen nach Siegen allein 1 rtlr 15 sg an Vorspann, also eine recht beträchtliche Summe.

[137]) Anweisung, 1814, § 1—4.

[138]) Sogar am 19. Mai 1842 (v. Rönne, S. 288; O_3 15) wies noch eine Verfügung des Finanzministeriums darauf hin, die Linie möglichst gerade laufen zu lassen. Aber hierbei handelte es sich in der Regel nur um Umbau von Wegen aller Art zu Chausseen.

[139]) W Pr 1833/34, S. 44.

Ganz besonders große Schwierigkeiten bereitete aber auch die „Enneperstraße". Mit dem Umbau der steilen Stellen dieser Straße haben sich die westfälischen Provinziallandtage ebenfalls eingehend beschäftigen müssen. Hauptsächlich war es ein „Promemoria" des 2. westfälischen Landtages von 1828/29 „über den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen in der Provinz Westfalen", das unter Punkt 4 von der „Anlage einer Kunststraße zur Umgehung des Gevelsberges" handelt. Denn dieser „Strücker" — oder Gevelsberg — auf der Strecke Nirgena—Gevelsberg—Schwelm — „ist ein Schreck für Fuhrleute und Zugtiere". Durfte, laut den Anweisungen von 1814, 1824, 1834, die höchste Steigung nur 8 Zoll auf die Rute betragen, so betrug sie hier auf der Strecke Schwelmer Brunnen—Gevelsberg 8½—10½ Zoll auf eine Rute (über 225 Ruten hin) und von Nirgena—Gevelsberg sogar 11—18 Zoll auf eine Rute (über 375 Ruten hin)[140]. Eine Unmenge Vorspann wurde so gebraucht. Allein an der Barriere Nirgena standen 38 Vorspannpferde zur Verfügung. Bei dem riesigen Verkehr hatten die Benutzer der Chaussee insgesamt jährlich 120 000—150 000 rtlr an Mehrkosten. Deshalb wurde eine Umgehung des „Gevelsberges" dringend gefordert und endlich auch durchgeführt, zumal eine Streckenverlegung durch den Ort Milspe nur eine kaum merkliche Steigerung auf der ganzen Strecke brachte und nur 35 Ruten länger war. Wie teuer ein solcher Umbau aber wurde, geht aus einem Berichte des Ministeriums an Vincke vom 27. Mai 1831 hervor, in welchem die Ausführung der Umgehung auf 50 000 rtlr veranschlagt wird und 10 000 rtlr vorläufig genehmigt werden[141].

So ging man in der Provinz Westfalen unter Vincke nach und nach dazu über, eine gute Wahl der Straßenlinie zu treffen und dabei die Höhen durch zweckmäßiges Steigen und Fallen der Straßen zu umgehen[142], sei es nun daß durch Umwege, sei es daß durch Serpentinwege die Terrainschwierigkeiten überwunden wurden[143].

Allerdings wurde dieses Ziel in den ersten Jahren der Vinckeschen Tätigkeit noch nicht erreicht; denn in einem Bericht an die Staatsregierung im Jahre 1817[144] sagt Vincke, daß „Umwege und Höhenzüge" nicht gescheut würden, wenn man überhaupt nur eine Straße bekäme. Doch sind bis zum Ende der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit die Unebenheiten

---

140) Einen guten Vorschlag macht allerdings Mitze (28. Juli 1823, O_2 10): Die Steigung der Kunststraßen in Gebirgsgegenden solle zwar nicht mehr als 8 Zoll betragen, aber sie sei doch bei besonders gebirgigem Terrain auf kurze Strecken hin zu überschreiten; denn das Maß der Steilheit sei eigentlich gleichgültig, aber nicht das Maß der Länge der Steilheit; deshalb könne man eventuelle Abstufungen vornehmen, z. B. 12 Zoll auf 15 Fuß Länge.

141) O_2 10.

142) Wesermann, 1814, S. 112.

143) Die beiden oben erwähnten Beispiele ließen sich noch beliebig vermehren, so durch einige der in Kapitel III, 1 erwähnten Bezirksstraße des Herzogtums Westfalen.

144) Rothert, S. 16.

in bezug auf Führung der Straßenlinien, auf Umgehung der steilen Stellen und Anhöhen, im großen und ganzen als beseitigt anzusehen[145]).

Außerdem hatten die einlaufenden Klagen fast immer Erfolg, z. B. auch die wegen der steilen Stelle auf der Chaussee Hagen—Siegen, wo eine königliche Antwort — auf die nochmalige Vorstellungen des 6. westfälischen Landtags von 1841[146]) — am 6. August 1841 lautete, daß die Vorarbeiten bereits im Gange seien und nach Eingang des Kostenanschlags mit dem Umbau begonnen würde. Wenn trotz dieser unstreitigen Verbesserungen der 3. westfälische Landtag von 1830/31[147]) noch davon sprach, daß durch zweckmäßigere Richtung und bessere Unterhaltung der Chausseen leicht eine Ersparnis von 400 000 rtlr herbeigeführt werden könne und ebenso durch Beseitigung der steilen Stellen 2 000 000 rtlr an Frachtlöhnen gespart werden könnten, so waren diese Zahlen etwas zu hoch gegriffen. Andrerseits darf auch nicht vergessen werden, daß zwischen Provinzialwünschen und Staatsmitteln ein bedeutender Unterschied bestehen mußte.

Die Auswahl der Wegelinien bot aber auch noch nach einer anderen Richtung hin Schwierigkeiten, welche die zu durchschneidenden Grundstücke und die für deren Herausgabe zu zahlende Entschädigung betrafen. Weit verbreitet, ja man kann fast sagen, herrschende Ansicht war die uns schon bekannte, daß eine Chaussee ein Uebel sei, von dem man sich möglichst weit entfernt halten müsse. So boten denn bei der Auswahl der Straßenlinien nicht nur alle, deren Grundstücke durchschnitten wurden oder die ein Stück gegen Entschädigung hergeben sollten, sondern auch mittelbar Betroffene alles zur Abwehr auf, „um nicht in Kriegsfällen mit Durchmärschen und Einquartierungen belästigt zu werden“[148]), zumal auch der Verdienst für Gastwirte, Vorspänner, Schmiede und Wagenbauer verkümmere[149]). Und alle diese Schwierigkeiten machte man, obgleich eine Grundentschädigung vom Staate gezahlt wurde, die in der Regel nicht zu niedrig ausfiel.

An älteren Verordnungen, welche sich auf die G r u n d e n t s c h ä d i g u n g beziehen, nenne ich für die Provinz Westfalen nur das Chausseereglement für die Grafschaft Mark 1796, § 9—37[150]). Der wesentliche Inhalt ist: Jeder Eigentümer ist verbunden, den zum Chausseebau erforderlichen Grund und Boden abzutreten, mag er nun zur Anlage

---

145) Sagte doch auch schon die Anweisung vom Jahre 1834 (§ 3): „in den meisten Fällen werden Berge und Hügel zu umgehen sein“.

146) W Pr 1841, S. 130/131.

147) W Pr 1830/31, 17. I. 1831.

148) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 272.

149) Berger, S. 60/61.

150) An Verordnungen für den preußischen Staat ist zu erwähnen: das Allgemeine Landrecht vom Jahre 1794, Teil I, Titel 5, § 5—11; Teil II, Titel 15, § 18—22 (v. Rönne, S. 221); von außerpreußischen Verordnungen vielleicht die „Bergische Wegeordnung (des Großherzogtums Berg) vom 15. Juni 1805“, § 89 (Wesermann, 1814, S. 402)

selbst oder zur Gewinnung von Materialien gebraucht werden; er muß aber dafür vom Staate entschädigt werden, sofern er nicht Verzicht leistet.

In der Hauptsache blieb dieses Verhältnis während der ganzen Vinckeschen Zeit bestehen. Grund und Boden war natürlich vor dem Bau einer Kunststraße zu vermessen, zu taxieren und dem Eigentümer zu vergüten. Weigerte sich der Eigentümer, sein Grundstück herauszugeben, so trat die Expropriation ein: das Grundstück wurde nach der Abschätzung enteignet. Solche Fälle werden indes in Westfalen nur vereinzelt dagestanden haben[151].

Erst nach Erledigung aller Vorarbeiten[152] konnte zum eigentlichen Bau einer Kunststraße geschritten werden. Vorher ist aber noch eine Verbesserung zu besprechen, die betreffend der Kostenanschläge besonders durch Vinckes Bemühungen erzielt wurde. Hielt man eine Straße für nötig, dann ließen Gemeinden und Aktiengesellschaften oft sofort durch einen Sachverständigen — in der Regel einen Oberwegebauinspektor — genaue Kostenanschläge machen und zwar nicht nur einen Hauptanschlag über die ungefähren Gesamtkosten der zu erbauenden Chausseen, sondern auch noch ausführliche, kostspielige und zeitraubende Neben- und Spezialanschläge.

Hauptsächlich in den ersten Jahren der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit war dieser Brauch sehr eingerissen. Energisch sprach sich deshalb Vincke im Jahre 1823[153] dagegen aus: man solle doch keine Hauptanschläge und dann auch noch spezielle Nebenanschläge von der Regierung und ihren Beamten verlangen, da der Zeitunterschied zwischen den Anschlägen und der wirklichen Ausführung immer so groß sei, daß mancherlei Aenderungen, besonders was den Preis beträfe, unbedingt eintreten müßten. Als Beispiele erwähnte Vincke eine große Anzahl von Straßenlinien[154], welche sämtlich erst in den 1830er Jahren zur Ausführung gelangten. Vincke nannte die Anschläge für die späteren Chausseen: Eilpe—Meinerzhagen, Erwitte—Meschede, Eslohe—Grevenbrück, Olpe—Kirchen, Kirchen—Siegen[155], Bredelar—Scherfede—Beverungen, Lützel—Siegen, „unnütze Ausgaben, die in einigen Jahren wiederholt werden müßten". Ebenso habe Weiermann mehrere Male unter großen Kosten Linien aufgestellt — Schwerte—Letmathe, Volmetal—Lüdenscheid —, die sämtlich wieder fallen gelassen seien. Vinckes

---

151) Eine Verfügung des Finanzministeriums vom 19. Mai 1842 (v. Rönne, S. 224) wies denn auch eingehend darauf hin, bei Anlegung neuer Chausseen die Expropriation möglichst zu vermeiden, um am 4. Januar 1844 (v. Rönne, S. 224) noch einmal den Behörden diese Verfügung in deutliche Erinnerung zu bringen.

152) Die Anweisung von 1834 (§ 15) bestimmte auch, daß die gewählte Linie durch hohe Pfähle ausgesteckt und alle 100 Ruten sogenannte Nummerpfähle näher bezeichnet werden sollten.

153) O_2 10, 3. VII, 24. VIII. 1823.

154) Für diese hatte Mitze spezielle Anschläge gemacht.

155) Erst nach dem Jahre 1844 entstanden, vgl. S. 184, Anm. 2.

Ausführungen taten denn auch das Ihre, indem sie verhinderten, daß weiterhin unnütze Geldausgaben gemacht wurden.

V.

Die einzelnen Teile einer Kunststraße: die Steinbahn (Breite und Form, Material, Bodenbeschaffenheit); der Sommerweg; die Banketts.

Die ersten westfälischen Kunststraßen, die unter Stein erbaut waren, hatten im allgemeinen eine Breite bis zu 40 Fuß[156]). Diese 40 Fuß verteilten sich so, daß auf die wirkliche Chaussee, das heißt den besteinten, befestigten Teil der Straße, 16 Fuß entfielen, während der Rest nur zum kleineren Teile befestigt war. In dieser Beziehung brachte schon die Anweisung vom Jahre 1814, noch mehr die vom Jahre 1824 und von 1834, gewisse Aenderungen. Das Planum, die gesamte Breite einer Chaussee, umfaßte seit dem Jahre 1814 zwischen 30 und 40 Fuß[157]). Die Verteilung lautete folgendermaßen: in der Mitte die eigentliche Steindecke in einer Breite von 14, 16, 20 oder 24 Fuß, zu beiden Seiten die sogenannten Banketts, jedes 3, 4, 5 oder 6 Fuß, und der sogenannte Sommerweg, 10 oder 12 Fuß breit. Ein Bankett war für den Fußgängerverkehr, eins für die Lagerung von Wegebaumaterialien bestimmt; beide waren unbefestigt[158]). Zwischen dem Fußgängerbankett[159]) und der befestigten Steinbahn befand sich der sogenannte Sommerweg, während das Materialienbankett sich direkt an die Steinbahn anschloß. Es ergibt sich also für eine Chaussee die Reihenfolge:

1) Fußgängerbankett, 2) Sommerweg, 3) Steinbahn, 4) Materialienbankett.

Der bei weitem wichtigste Teil einer Chaussee war natürlich die eigentliche Steinbahn, deren Breite, Stärke und Form in Betracht kommt. Die Breite der Steinbahn bei den ersten märkischen Chausseen betrug, wie erwähnt, 16 Fuß; ihre Stärke war 15 Zoll, da eine erste Lage von Steinen — Kopf der Steine nach unten, Spitze oben — 12 Zoll, eine zweite Lage von darübergeworfenen, kleingeschlagenen Steinen 3 Zoll zählte[160]). Die Wölbung der Steindecke erhob sich an der höchsten Stelle bis zu 15 Zoll. Hierin traten Aenderungen ein, als es später neben den „Steinstraßen" auch noch „Kiesstraßen" gab, oder auch für manche Straßen eine teilweise Besteinung und Bekiesung eintrat. Die Wölbung einer Steinbahn — laut Anweisungen von 1814, 1824, 1834 — richtete sich darnach, ob eine Straße mehr oder weniger

---

156) Wesermann, 1814, S. 230.

157) Gegen Ende der hier behandelten Zeit (am 31. Januar und 23. März 1842) kamen noch zwei Erlasse heraus, die als Normalbreite insgesamt 30 Fuß vorschlagen, also die bisherige Breite sehr einschränken.

158) v. Bitter, I, S. 172.

159) v. Rönne, S. 248, § 106.

160) Wesermann, 1814, S. 309, 313.

Gefälle hatte; sie betrug auf jeden Fuß ihrer Breite — ¼—½ Zoll, bei Kiesstraßen auf jeden Fuß ihrer Breite ⅓—⅔ Zoll. Zu stark durfte die Wölbung nicht sein, da dann zwar das Wasser gut abfloß, aber die Gefahr des Zerfalls bei häufiger Benutzung größer wurde[161]). Die Stärke der Steinbahn richtet sich nach der Art des Gesteins, bei minder festem mußte sie mindestens 8—9 Zoll in der Mitte betragen[162]); dagegen wurde bei Kiesstraßen jedesmal eine Lage von 3—4 Zoll aufgeschüttet, nach deren Befestigung eine neue aufgeworfen wurde, wobei die Materialbeschaffenheit auch hier den Ausschlag gab.

Seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts war dann weithin eine Methode verbreitet, die Steinstraßen und Kiesstraßen gut verband, indem auf eine Steinpacklage von 6—9 Zoll noch 2 Schichten — von je 1—1½ Zoll — klein geschlagener Steine geworfen wurden. Ueber diese Lagen wurde reiner Kies geworfen, der nach und nach (besonders bei feuchtem Wetter) aufgetragen wurde[163]). In ihren Grundzügen wurde diese Methode von dem schottischen Ingenieur John Mac Adam[164]) festgelegt. Rasch verbreitete sie sich und wurde auf alle mögliche Weise erweitert; ihr Hauptprinzip war: nicht zu große Steine und nicht zu starke Steindecken, ein Gedanke, den wir zum Teil schon bei den Steinschen Chausseen beobachten können[165]), wenn hier auch eine Bekiesung aus Sparsamkeitsrücksichten meist unterblieb.

Von Bedeutung für die ganze Steinbahn mußte das Material sein, mit dem sie hergestellt wurde. Hatten die in bergigen Teilen der Provinz Westfalen gebauten Kunststraßen auch manche Nachteile (Linienwahl, Steigerung), so überwogen bei ihnen die Vorteile, sowohl das zum Bau und zur Unterhaltung nötige Material in reichlicher Auswahl zu haben, als es schnell und ohne große Kosten herbeischaffen zu können.

Hiermit in engem Zusammenhange stand der Boden selbst, über den eine Chaussee sich hinziehen sollte. Bestand im Süden Westfalens — etwa umfassend den südlichen Teil des Herzogtums Westfalen und der Grafschaft Mark, die wittgensteinschen Grafschaften und das Fürstentum Siegen — der Boden nur aus Tonerde, vermischt mit Kalkstein[166]), und galt dies im wesentlichen auch für den Nordosten (das heißt etwa den Regierungsbezirk Minden)[167]), so zeigte sich im ganzen Regierungsbezirk Münster und auch im nördlichen Teile des Regierungsbezirkes Arnsberg — dem nördlichen Teile des Herzogtums Westfalen und der Grafschaft Mark — Moor-, Sand- und Lehmboden. Hierin lag, neben vielen

---

161) Müller, S. 205.
162) v. Rönne, S. 239, § 60.
163) v. Rönne, S. 240, Anweisung 1843, § 63 ff.
164) In seinem Werke „Remarks on the present system of road making", London 1819—22, deutsch von Vogel, Darmstadt 1825; nach Mac Adam erhielt diese Methode dann den Namen: das „Macadamisieren"
165) Wesermann, 1830, S. 19—20.
166) Arnsberg, 1819, S. 6.
167) Minden, 1821, S. 8.

anderen, auch ein Grund dafür, daß im Münsterlande der Chausseebau so spät begonnen wurde. Die bereits im Jahre 1805 angefangene Chaussee von Münster nach Hamm[168]) war rasch zerfahren, da weder der Sandboden noch das aus ihm gewonnene Material der starken Benutzung gewachsen waren. Seit der energischen Inangriffnahme des Chausseebaus in Westfalen, also seit den Jahren 1814/15, wurde natürlich auf die Bodenbeschaffenheit sehr viel Rücksicht genommen[169]) Wenn trotzdem noch ein Neubau oder ein Umbau einer Chaussee manchmal nötig wurde, weil die betreffende Kunststraße zerfallen war, so lag der Grund hierfür auf einem ganz anderen Gebiete (besonders der unpünktlichen Materialanfuhr)[170]).

Neben der eigentlichen Steinbahn traten die übrigen Teile einer Chaussee — Sommerweg, Banketts — sehr stark zurück. Doch spielt z. B. der Sommerweg, der sich unmittelbar an die Chaussee anschloß, immerhin noch eine gewisse Rolle. Bei trockenem Wetter ersetzte er die Chaussee, das heißt er wurde nur bei solchem vom Fuhrwerk benutzt. Bei anhaltend nassem Wetter dagegen wurde der Sommerweg gesperrt, da er dann leicht eingefahren werden konnte[171]). Die ersten westfälischen Kunststraßen waren noch ohne jeden Sommerweg[172]). Dafür finden wir eine Erklärung in den Anweisungen von 1814[173]) und 1834[174]). Letztere lautete wörtlich: „Der Sommerweg ist in allen Fällen, wo der Abhang der Straße vier Zoll und mehr auf die laufende Rute beträgt, wegzulassen". Desgleichen fiel er in tiefen Hohlwegen und Bergdurchschnitten fort. Dafür wurde dann die Steinbahn um den vierten Teil breiter angelegt. So sehen wir denn in der Zeit nach 1815 mehrere westfälische Straßen ohne Sommerweg und zwar außer den unter Stein angelegten Chausseen, die nach und nach zum Teil ihren Sommerweg erhielten, z. B. die Altenaerstraße (Letmathe—Altena) und die Werlerstraße (Wimbern—Werl), also Straßen, die durch gebirgiges Gelände führten. Befestigt war der Sommerweg zwar nicht so sehr wie die eigentliche Steinbahn, doch bestimmte die Anweisung von 1834 (§ 67), daß er nach und nach mit Kies zu bewerfen sei. Wenigstens in seinem oberen Teile mußte er ja auch schon deshalb fest sein, weil er immerhin einen großen Teil des Jahres hindurch befahren wurde. Seine Breite betrug daher auch fast durchweg 10—12 Fuß.

Während das eine der beiden Banketts sich an den Sommerweg anschloß und dem Fußverkehr diente, lag das andere gerade gegenüber, direkt an der Steinbahn, und war zur Aufstapelung des Unterhaltungsmaterials bestimmt. Die Breite eines Banketts war verschieden

[168]) Vgl. S. 33.
[169]) Vgl. besonders die Anweisung von 1834, § 63 ff.
[170]) Vgl. S. 123 ff.
[171]) Anweisung 1814, § 132—134.
[172]) Wesermann, 1814, S. 229.
[173]) Anweisung 1814, § 73—74.
[174]) v. Rönne, § 233, § 85—86.

und schwankte zwischen 3 und 6 Fuß. Erwähnenswert ist, daß die Bankeʼts vollkommen unbefestigt waren. Wenn das für das Unterhaltungsmaterial bestimmte Bankett nicht ausreichte, scheint auch in vereinzelten Fällen auf dem verhältnismäßig schmalen Fußgängerbankett das Material un.ergebracht zu sein. Darauf hin zielte ein Schreiben der Regierung zu Münster an Vincke — 31. August 1828[175]) —, welches hervorhob, daß bisher die Fußgängerbanketts für Reiten und Fahren verboten gewesen, jetzt aber fortwährend dadurch gesperrt seien, daß auf ihnen die zur Unterhaltung der Chaussee bestimmten Steine lägen. Deshalb sei es auch den Postboten der Strecke Münster—Dortmund nicht mehr möglich pünktlich zu sein, da ihnen besonders des Nachts die Steine hindernd im Wege lägen. Vincke, „dem die Provinz Westfalen schon so vieles verdanke, möge doch dafür sorgen, daß die Steine in oblongo nur neben der Chaussee — also auf dem Materialienbankett — aufgestellt würden". Vincke versprach denn auch dafür Sorge zu tragen, daß der Fußweg frei bliebe. Besonders in tiefen Bergdurchschnitten konnte eines der beiden Banketts, und zwar wohl immer das Fußgängerbankett, wegfallen[176]).

Die beiden Banketts, die ja rechts und links von der Steinbahn und dem Sommerwege lagen, wurden durch je eine Böschung abgeschlossen, die etwa im Winkel von 45° nach unten lief. An diese Böschungen schlossen sich die beiden Seitengräben an[177]). Die Böschungen waren mit Rasen belegt, der zu ihrer Befestigung beitrug und deshalb sorgfältig behandelt, an ausgetrockneten oder ausgebrannten Stellen oft erneuert wurde[178]), damit die Böschungen bei Frost und Regen nicht abrutschten oder zusammenstürzten[179]).

VI.

Häuserbauten und Baumpflanzungen an den westfälischen Kunststraßen.

An den Chausseen lagen teils Häuser, die vom Staate errichtet, — Chausseegeldeinnehmer- und Chausseewärterwohnungen — teils solche, die von Privatleuten erbaut waren. Die staatlichen Häuser stießen direkt an die Chaussee[180]). Keine genaue Regelung hatte der Bau von Privathäusern an Chausseen. Im April 1828 berichtete die Regierung zu

[175]) O_2 10.
[176]) Anweisung 1814, § 74.
[177]) Anweisung 1834, § 123.
[178]) Wesermann, 1814, S. 259.
[179]) Von weiteren Einzelheiten — wie Verpachtung des Grases der Böschungen an Gemeinden oder Privatleute und dergl. mehr — kann hier wohl abgesehen werden.
[180]) Ueber sie bestimmte eine Verordnung Rothers vom 31. Juli 1834 (v. Rönne, S. 265), daß man bei Anlegung dieser Häuser sparsamer verfahren müsse, da sie bisher zu groß und zu kostspielig erbaut seien; es folgen genaue Bestimmungen.

Arnsberg dem Oberpräsidenten von Vincke[181]): Im Jahre 1809 — als noch die großherzoglich-hessische Regierung bestand — habe eine Verfügung bestimmt, daß der Bau von Häusern aller Art 20 Fuß vom Graben aus geschehen müsse. Unter preußischer Herrschaft sei diese Grenze auf 12 Fuß und endlich auf 6 Fuß herabgesetzt worden. Jetzt lägen nun verschiedene Gesuche vor, noch näher am äußeren Graben bauen zu dürfen. So wolle der Graf von Westfalen einige Häuser direkt am äußeren Graben der Chaussee bauen lassen. Was sollte sie tun? Vinckes Antwort lautete: Der Bau erscheine unbedenklich, sofern vor den Häusern ein Pflasterweg angelegt werde.

Sehr eingehende Bestimmungen gab es über die Baumpflanzungen, die an den Chausseen standen. Stets hat die Pflege und Anlage dieser Baumpflanzungen nicht nur Aufmerksamkeit und sorgfältige Behandlung von seiten Vinckes erfahren, sondern auch bei der westfälischen Bevölkerung reges Interesse und große Anteilnahme gefunden. Schon die große Anzahl der Verordnungen spricht für die Bedeutung der Baumpflanzungen an Chausseen. Bereits die Anweisung vom Jahre 1814[182]) behandelt eingehend die „Bepflanzung der Kunststraßen", während in der Provinz Westfalen eine Reihe von Verfügungen für die einzelnen Regierungsbezirke wie für die ganze Provinz bestanden[183]). Auf der einen Seite hatte ja das Anflanzen der Bäume an den Kunststraßen allerdings den Nachteil, daß dadurch der Luftzug gehemmt und durch den Schatten das Austrocknen der Fahrbahn verhindert wurde, mithin die Straße leicht schmutzig bleiben und das Material weich und auflösbar gemacht werden konnte. Andrerseits überwogen aber doch bei weitem die Vorteile, und als solche sind zu nennen: für die Reisenden wie für das Publikum im allgemeinen der angenehme Anblick und der wohltätige Schutz, für den Liebhaber von Obstbaumpflanzungen die Gelegenheit, „in dieser nützlichen Sache tätig zu wirken und Gewinn daraus zu ziehen"[185]).

Die Bäume standen auf den beiden Banketts und zwar in der Regel einen Fuß vom Grabenrande entfernt. Gaben doch gerade Banketts den Baumpflanzungen einen gesicherten Standort, wie umgekehrt auch die Bäume dem Bankett mehr Festigkeit verliehen. Die Anweisung vom Jahre 1814[186]) gibt 18 Fuß Entfernung für die einzelnen Bäume an, die später auf 24—30 Fuß, ja sogar auf 36 Fuß vermehrt wurde[187]), hauptsächlich wohl deshalb, weil man die Nachteile für die Chaussee erkannt hatte, wenn man die Bäume zu dicht aufeinander folgen ließ[188]).

181) O_2 10.
182) Anweisung, 1814, § 92—93, 162—165.
183) Teils bei v. Rönne, S. 271—279, teils in O_2 10, O_3 15.
184) Wesermann, 1814, S. 270; Wesermann, 1830, S. 274/275.
185) v. Rönne, S. 273.
186) § 92.
187) Regierung zu Minden, 12. April 1830, v. Rönne, S. 273.
188) Schon Wesermann (1814, S. 271) hatte, in richtiger Erkenntnis der Nachteile, eine Entfernung von 30 Fuß vorgeschlagen.

Nahm man zunächst Pappeln und Ahorn, so ging man später mehr zur Pflanzung von Eichen, Buchen, Kastanien, Linden, Eschen über. Man kann im allgemeinen aber den Grundsatz aufstellen, möglichst schnellwüchsige Bäume zu nehmen, die nicht allzu stark belaubt waren.

Ein neues Moment wurde seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts durch die **Obstbaumpflanzungen** hineingebracht, die sehr rasche Verbreitung fanden. Hatte sich zuerst der Staat allein mit der Bepflanzung von Kunststraßen befaßt, so gelang es schon bald, auch die Bewohner der einzelnen Landesteile heranzuziehen. Dies geschah in der Weise, daß man es auch Privatpersonen, ja sogar ganzen Gemeinden überließ, größere und kleinere Strecken an den Chausseen zu bepflanzen[189]).

Gerade in den beiden Regierungsbezirken Minden und besonders Münster ist in dieser Hinsicht außerordentlich viel geleistet worden, während der an Chausseen so ungemein reiche Regierungsbezirk Arnsberg hierin etwas zurückstand. Der Grund hierfür liegt darin, daß in den beiden erstgenannten Regierungsbezirken die Baumpflanzungen an den Chausseen „sehr zur Belebung der flachen Gegend beitrugen", während in dem gebirgigen Arnsberg die Chausseen eines Schmuckes schon eher entbehren konnten. Deutlich zeigen uns die sogenannten „monatlichen Zeitungsberichte der Regierungspräsidenten an des Königs Majestät"[190]) die eifrige Tätigkeit der Bewohner, insbesondere in Minden und Münster. Nur einige Beispiele: Auf der Chaussee Beckum—Dolberg (Reg.-Bez. Münster) wurden in den Jahren 1827 bis 1828 von den Gemeinden 2000 Obstbäume unentgeltlich angepflanzt; die Chaussee Ibbenbüren—Schaafberger Schub (Kreis Tecklenburg Reg.-Bez. Münster) wurde im Jahre 1834/35 „auf eine Stunde weit mit Kirschbäumen bepflanzt". Ueber Minden sagen schon die Berichte vom Jahre 1822, daß „die Bedeutung der Obstbaumzucht an den Chausseen immer mehr erkannt werde". Bereits im Jahre 1826 sind in den mindenschen Chausseen durch Gemeinden und Private nicht weniger als 8522 veredelte Obstbäume und 1103 wilde Stämme neu angelegt worden[191]).

Für den Nutzen, den die Gemeinden und Privaten von den Baumpflanzungen hatten, übernahmen sie auch mancherlei Pflichten. So hatten sie die Bäume regelmäßig abzuästen, damit für die Chaussee keine Schwierigkeiten entstanden, und ebenso hatten sie die Bäume zum Schutze gegen das Vieh hier und da mit Dornen zu bewickeln[192]). Dafür aber unterstützte der Staat die Gemeinden durch Anlegung von Baumschulen oder billige Abgabe von Pflänzlingen und Baumpfählen durch die königliche Forstverwaltung. Pflänzlinge von Ebereschen, Weiß-

---

[189]) Regierung zu Münster, 22 Dezember 1818, v. Rönne, S. 271.

[190]) Ost 350, Ost M 351, Ost Mi 252.

[191]) Wie für die Chausseen, so taten auch für ihre Communalwege die Gemeinden sehr viel.

[192]) Anweisung, 1814, § 162—165.

buchen, Birken, Eichen usw. konnten das Stück zu 2 oder 3 Pfennigen erworben werden[193]), Baumpfähle — 9—10 Fuß lang, 1½—2 Zoll dick — für 2 Pfennige[194]). Auf diese Weise konnte die Bepflanzung der Kunststraßen große Fortschritte machen.

VII.

Baukosten einer westfälischen Chaussee.

Aus allen bisher angeführten Tatsachen ergibt sich speziell für die Provinz Westfalen, daß die Kosten des Baus einer Chaussee in den einzelnen Teilen mitunter sehr verschieden sein mußten[195]). Die Kosten der ersten westfälischen Chaussee in der Mark betrugen für eine Rute 11 rtlr 12 sg, mithin für eine preußische Meile etwa 23 000 rtlr. Aber späterhin wurden die Kosten doch vermehrt, besonders durch die verbesserte Art der Befestigung, z. B. das „Macadamisieren".

Eine gute Uebersicht gewinnt man, wenn man einige tabellarische Darstellungen über die Chausseebauten heranzieht, wie z. B. einen Bericht des Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1832, ferner zwei Berichte, einen der drei Regierungen (Arnsberg 14. Februar 1830, Münster 13. März 1830, Minden 15. März 1830), und einen weiteren der Regierung zu Arnsberg vom 8. Oktober 1831 „über Neubau und Unterhaltung von Kunststraßen" und „über die zum Chausseebau in der Provinz Westfalen bewilligten Kosten"[196]) Ich greife einige Beispiele heraus: 1) Ruhrstraße, Nuttlar—Winterberg—Hallenberg; 5200 Ruten (mehr als 2½ Meilen) sind für 114 000 rtlr beendet; mithin für eine preußische Meile 45 600 rtlr. Der Rest der Chaussee, 5885 Ruten = fast 3 Meilen, ist auf 143 527 rtlr 15 sg veranschlagt, mithin entfallen auf eine preußische Meile 48—50 000 rtlr 2) Wittgensteinerstraße, Kreuztal—Laasphe; auf ihr 3010 Ruten = 1½ Meilen für

[193]) O_2 10, 12. Dezember 1828.

[194]) Schon dieser Erlaß spricht nicht mehr von der Anpflanzung von Pappeln. Eine weitere Verordnung vom 18. Juli 1851 (v. Rönne, S. 251) sucht dann an den mit Pappeln bepflanzten Chausseen diese mehr und mehr durch Obstbäume, Eichen, Ahorn und Eberschen zu ersetzen. Wenn sich trotzdem heute in Westfalen noch einige Pappelchausseen vorfinden (so die Chaussee Wetter—Herdecke), so erklärt sich dies daraus, daß man aus praktischen Gründen manchmal von ihrer Umpflanzung absah. Die unter Napoleon erbauten Chausseen, besonders die im Flachlande, waren übrigens fast immer mit Pappeln versehen.

[195]) Wenn v. d. Borght (S. 159) die Kosten einer preußischen Meile von 2000 Ruten auf „höchstens 10 000 rtlr" angibt, so dürfte diese Summe für viele westfälische Chausseen in gleicher Weise zu niedrig gegriffen sein wie die Angabe von Sax (I, S. 43) zu hoch ist, der die Baukosten einer deutschen Meile — die im wesentlichen ja einer preußischen entsprach — auf 25—75 000 rtlr annimmt.

[196]) O_2 10, sämtlich.

64 549 rtlr 25 sg 2 d, 3775 Ruten = fast 2 Meilen für 88 442 rtlr 16 sg 3 d veranschlagt (und mit diesen Summen auch gebaut), ergibt für eine Meile 43 033 bezw. 42—43 000 rtlr. 3) Wittenerstraße, Witten—rheinische Grenze; 650 Ruten für 13 096 rtlr 4 sg 2 d, 840 Ruten für 18 449 rtlr 23 sg 2 d veranschlagt, was für eine Meile 40 000 bzw. 44 000 rtlr ergibt. 4) Auf der Hammerstraße, Pelkum—Hamm, 1588 Ruten = 3/4 Meilen, für 25 949 rtlr 7 sg 11 d veranschlagt, für eine Meile etwa 32 000. 5) Langenbergerstraße, Langenberg bis zur rheinischen Grenze; auf ihr 660 Ruten auf 11 818 rtlr 10 sg 6 d veranschlagt, also auf eine Meile etwa 36 000 rtlr. 6) Auf der Cöln-Berlinerstraße die Strecke von Unna—Werl, 4043 Ruten = 2 Meilen, auf 48 879 rtlr 28 sg 8 d veranschlagt, was auf eine preußische Meile etwa 24 000 rtlr ausmachen würde. 7) Auf der Altenaerstraße war die Strecke Dresel—Werdohl, 1520 Ruten, auf 8560 rtlr 20 sg 10 d veranschlagt, für eine Meile also nur die ungemein niedrige von 11 000 rtlr[197]).

Die Zahl dieser Beispiele ließe sich noch beliebig vermehren. Doch zeigen schon die oben genannten, daß der Bau von einer Meile einer westfälischen Chaussee im Durchschnitt zwischen 20 000 und 50 000 rtlr schwankte, daß in ganz besonders günstigen Fällen die Anlage auch weniger als 20 000 rtlr kostete. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel, wie ein sehr krasser Fall beweist, der den Bau der Chaussee Unna—Werl betraf[198]). Hier war es durch mancherlei Nachlässigkeiten — besonders bei dem Verding der einzelnen Arbeiten — dahin gekommen, daß für den Bau von 2 Meilen 180 000 rtlr gezahlt werden mußten, also für eine Meile die riesige Summe von 90 000 rtlr. Dabei war es obendrein „nur den Bemühungen des Herrn Oberpräsidenten von Vincke“ zu danken gewesen, daß eine nicht noch höhere Summe herauskam. Auf den übrigen Chausseen ist jedoch die Summe von 50 000 rtlr für die Meile wohl kaum überschritten worden[199]). Die Anlage einer Chaussee war mit nicht allzu großen Kosten verbunden; teuer wurde jedoch eine Chaussee durch die Unterhaltung, die alljährlich bedeutende Summen verschlang.

---

[197]) Zu berücksichtigen ist hierbei immer, daß sehr viel auf die Höhe der Grundentschädigungskosten ankam.

[198]) „Promemoria“, Nr. 5, des 2. westfälischen Landtages von 1828/29.

[199]) Die Anlage einer deutschen Meile Eisenbahn kommt beispielsweise durchschnittlich auf 600 000 rtlr zu stehen, Sax, I, S. 43.

VIII.

Unterhaltungskosten einer westfälischen Chaussee; Verdingung der Anfuhr des Unterhaltungsmaterials; Materialanfuhr auf Verding oder auf Rechnung und Tagelohn.

Ueber die durchschnittlichen Unterhaltungskosten[200]) einer bestimmten Strecke einer Chaussee sichere Angaben zu machen, ist gerade für die Provinz Westfalen besonders schwer. Hingen doch die Kosten der Unterhaltung einer Kunststraße im wesentlichen ab von der Güte und der Dauer des Unterhaltungsmaterials, von der Entfernung dieses Materials von der zu unterhaltenden Straße und von der zeitigen Anfuhr desselben bei trockener Witterung[201]). Dazu kam als wichtiger Punkt der mehr oder minder große Verkehr, der auf den Chausseen herrschte. Aus den Summen, die zur Unterhaltung der Chausseen den Regierungsbezirken überwiesen wurden, lassen sich allerdings Rückschlüsse ziehen. Aber selbst wenn man diese Summen mit der Anzahl der Chausseemeilen des betreffenden Regierungsbezirkes vergleicht, kommt durchaus kein richtiges Bild heraus, und zwar der Verschiedenheit der Frequenz wegen, die auf die Unterhaltung einwirkte.

Zwei Beispiele werden dies eingehend erläutern. Für das Jahr 1829 waren überwiesen[202]) für den Bezirk Arnsberg — zur Unterhaltung der Chausseen — 134 000 rtlr, für Münster 18 000 rtlr, für Minden 30 000 rtlr. Da nun die Meilenzahl der Chausseen damals für Arnsberg etwa 120, für Münster 16—18 und für Minden etwa 30 betrug[203]), so würden demnach auf eine Meile Chaussee etwa 1000 rtlr an jährlichen Unterhaltungskosten entfallen. Wie verschieden aber die Unterhaltungskosten für eine Meile Chaussee waren, beweist eine Uebersicht über die 12 Wegebaubezirke des Regierungsbezirkes Arnsberg für das Jahr 1831, welche die Unterhaltungskosten nennt, die von dem Wegebaumeister veranschlagt, von der Regierung bewilligt wurden:

---

[200]) Weder zum Bau noch zur Unterhaltung von Kunststraßen sind die Anwohner und Bewohner der betreffenden Gegend verpflichtet; alles kann von ihnen nur gegen Bezahlung verlangt werden, wenn sie sich nicht entschließen, freiwillig Dienste irgendwelcher Art zu leisten, sei es nun unentgeltliche Herausgabe von Grundstücken oder auch freiwillige Anfuhr von Material, vgl. v. Bitter, I, S. 332, 325.

[201]) Wesermann, 1814, S. 531.

[202]) Sämtliche folgenden Zahlen den Berichten der Regierungen (vgl. S. 115) entnommen.

[203]) Wesermann, 1830, Anhang, Tabelle 1.

[204]) Immerhin greift man nicht zu niedrig, wenn man die Unterhaltungskosten für eine Meile auf mindestens 900—1000 rtlr bei einigermaßen belebten Straßen ansetzt, wie ein Bericht der Regierung zu Arnsberg vom 15. August 1827 (O_2 10) annimmt.

	Länge	Veranschlagt	Bewilligt
1. Im Wegebaukreise Arnsberg	$10^{1}/_{7}$ Meilen	3748 rtlr 4 sg 7 d	3400 rtlr
2. „ „ Iserlohn	9 „	8156 „ 18 „ 1 „	7250 „
3. „ „ Hagen	$11^{3}/_{4}$ „	12197 „ 4 „ 10 „	11800 „
4. „ „ Schwelm	$9^{3}/_{5}$ „	13318 „ 21 „ — „	12100 „
5. „ „ Bochum	$8^{3}/_{5}$ „	7862 „ 23 „ 8 „	7200 „
6. „ „ Dortmund	$8^{4}/_{5}$ „	14661 „ 27 „ 1 „	13400 „
7. „ „ Unna	$9^{2}/_{5}$ „	25625 „ 28 „ 10 „	23650 „
8. „ „ Erwitte	$9^{1}/_{2}$ „	22523 „ 16 „ 9 „	21100 „
9. „ „ Brilon	7 „	3000 „ 26 „ — „	2600 „
10. „ „ Meschede	11 „	3418 „ 18 „ 2 „	3150 „
11. „ „ Olpe	$7^{1}/_{6}$ „	6002 „ 25 „ 4 „	6000 „
12. „ „ Siegen	9 „	5002 „ 18 „ 9 „	4650 „

Schwankten doch hier die Ausgaben für eine Meile zwischen 340 und 2500 rtlr, ergaben mithin einen Durchschnitt von 1420 rtlr[204]).

Von größerer Bedeutung war natürlich nur die Unterhaltung der Stein- oder Fahrbahn. Hierüber brachten daher auch die Verfügungen von 1814[205]), 1824 und 1834[206]) ziemlich eingehende Bestimmungen, während solche z. B. über die Unterhaltung der Sommerwege im wesentlichen auf Reinhaltung und Ebnung hinausliefen[207]).

Schon die Verordnung vom Jahre 1814 (§ 169—180) wies eingehend darauf hin, daß die Verdingung des Unterhaltungsmateriales im Herbste zu geschehen habe, damit im Winter die Anfuhr erfolgen könne. Daß trotzdem in Westfalen die Materialanfuhr oft mit einer Saumseligkeit, die ihresgleichen suchte, betrieben wurde, daran trug die Regierung ebenso Schuld wie die Leiter des Chausseebaus. Mit aller Macht hat da Vincke — unterstützt von den westfälischen Provinziallandtagen — eingegriffen und versucht, in dieser für die Provinz wie für den Staat so ungemein wichtigen Sache Ordnung zu erzielen. Für die verspätete Genehmigung der Straßenbaukosten und ihre Herabsetzung durch das Ministerium bringt jenes schon mehrfach zitierte „Promemoria" des 2. westfälischen Landtages (unter Nr. 5) treffende Belege: Bereits im April 1826 gingen die Anschläge der Regierung zu Münster für das Jahr 1826 nach Berlin, kamen dann im Juni — mit Ausstellungen versehen — zurück und konnten so erst im September wieder abgesandt werden. Da mittlerweile auch ein Pauschquantumsvorschlag von 14 500 rtlr auf 11 000 rtlr herabgedrückt war, so wurde der ganze Verding sehr verspätet und die Chausseen blieben weiterhin in schlechtem Stande. Dieser Vorgang wiederholte sich in ähnlicher Weise in den beiden folgenden Jahren, wobei im

205) Anweisung, 1814, § 132—150.
206) Anweisung, 1834, § 134—135.
207) Tabelle I läßt den deutlich wahrzunehmenden Preisunterschied erkennen, der bei der Anfuhr des Materials bestand, je nachdem die Entfernung größer oder kleiner war.

Jahre 1828 der Regierung sogar gesagt wurde, sie dürfe keine „unbescheidenen und unwirtschaftlichen Anforderungen" stellen. Genau so — sagt die Quelle weiter — lagen die Verhältnisse in den Regierungsbezirken Arnsberg und Minden.

Aber daß nicht nur die Staatsregierung, sondern auch die Chausseeverwaltung — das heißt sowohl die betreffende Regierung als auch die Leiter des Chausseebaus — die verspätete Anfuhr oft mitverschuldeten, geht zur Genüge hervor aus einem Erlasse des Ministerium des Inneren vom 24. September 1829[208]), der darauf Bezug nahm, daß die verspätete Herbeischaffung des Unterhaltungsmaterials sowohl eine Verteuerung des Materials als auch eine nicht rechtzeitige Reparatur zur notwendigen Folge habe; pünktliche Beschaffung wurde zur Pflicht gemacht. Und ein Schreiben Vinckes vom 18. Juli 1835[209]) an die Regierungen zu Arnsberg, Minden und Münster, in welchem er sich darüber wunderte, daß er auf einer Reise mit Rother obige Anweisung nicht allzu streng beobachtet gefunden habe, beweist, wie mancherlei auch späterhin noch in dieser Hinsicht gefehlt wurde. Die ersten westfälischen Landtage von 1826[210]) und 1828/29[211]) zeigten denn auch in ihren Verhandlungen, wie wenig das Reglement vom Jahre 1824 von Staatsregierung und Behörden befolgt wurde. Die Staatsregierung bewilligte die Kosten zu spät oder setzte sie zu sehr herab; die Chausseebaubehörden befolgten die Vorschriften nicht genau, indem z. B. viel zu viel Kleinschlag aufgeworfen wurde, das Festrammen und Ueberfahren des Kieses dagegen gar nicht erfolgte. So wurde eine neue oder reparierte Kunststraße bald eine Last für Reiter und Fuhrwerk; Spuren wurden inne gehalten, der Sommerweg zu stark benutzt und so für Fußgänger unbrauchbar. „Im Nu war die Chaussee zerfahren"[212]), Wasserpfützen bildeten sich und dergl. mehr; so „verfallen die Handels- und Kohlenstraßen"[212]). Von der Chaussee von Unna—Werl—Soest, erst in den Jahren 1818—1819 gebaut, mußte schon von 1822—1826 die erste Hälfte wieder umgebaut werden, während es bei der im Jahre 1829 gründlich wiederhergestellten zweiten Hälfte der „Bemühungen des Herrn Oberpräsidenten von Vincke" bedurfte, um die Verdinge „wenigstens" wieder auf 90 000 rtlr (für eine Meile!) zurückbringen. Die Chaussee Unna—Aplerbeck, bereits im Jahre 1789 von Stein aus Sandstein gebaut, war schon 1825 so verfallen, daß sie unter großen Kosten ganz erneuert werden mußte[213]).

---

[208]) O_2 10; v. Rönne, S. 288.

[209]) O_3 15.

[210]) W Pr 1826, S. 37 ff.

[211]) W Pr 1828/29, „Promemoria", Nr. 5.

[212]) W Pr 1828/29, „Promemoria", Nr. 5.

[213]) Daß Vinckes unausgesetzte Bemühungen, hier Wandel zu schaffen, Erfolg hatten, beweist schon die Tatsache, daß auf den folgenden westfälischen Landtagen diese Sache nicht mehr zur Sprache kam.

Aehnlich stand es auch in einer Frage, die mehrfach die westfälischen Landtage[214]) beschäftigte und von Vincke[125]) Mitze[215]) und Wesermann[216]) häufig besprochen wurde: ob die ganze Ausfuhr des Materials ebenso wie durch die weiteren Arbeiten auf Verding oder Rechnung und Tagelohn geschehen sollten[217]). Auch hierbei konnten natürlich bedeutende Summen erspart werden. In gewisser Hinsicht brachten die Jahre 1823 und 1824 einen Umschwung. Bis zum Jahre 1823 geschah die Gewinnung der Bruchsteine, des Kieses und des Sandes, die Anfuhr dieser Materialien, das Kleinschlagen der Bruchsteine, die Abfuhr des Kotes aus den Seitengräben, sämtlich durch Verding an einen Hauptunternehmer. Arbeit auf Rechnung und Tagelohn kam bis zu diesem Jahre wenig in Betracht. Vincke und Mitze erörterten dann eingehend die strittige Frage. Sie kamen etwa zu folgenden Ergebnissen: Eine Ausführung im Tagelohn und auf Rechnung sei unstreitig sehr solide und reell, aber meistens doch etwas kostspielig, da das Rechnungswesen schwieriger und die Verwaltung umständlicher sei. Bei Ausführung einzelner Gegenstände und Arbeiten sei dagegen die Tagelohnarbeit sicher vorzuziehen, so z. B. bei dem Aufschichten des Materials längs der Chaussee und bei dem Auftragen des Materials zur Unterhaltung der Steindecken, zumal diese nach Bedarf und nicht nur partiell geschehen müsse. Denn beim Verding erfolge meistens auf einen Schlag die Einfüllung, so daß manche Straßenstrecken rauh und uneben blieben[218]). Im allgemeinen verdiene doch der Verding den Vorzug, der unter scharfer Kontrolle zu erfolgen habe. Nur dürfe man nicht alle Arbeiten auf einmal verdingen, da dann Nachteile entständen, wie Preiserhöhung — da der Unternehmer auch eine schlechte Zeit mit in Anschlag bringe — und etwaige besondere Entschädigungsansprüche. Zu große Entreprisen (=Arbeiten auf Verding) seien ebenso zu vermeiden wie zu kleine. Bei zu großen Entreprisen habe man es zwar bequem, aber die Sache sei teuer, die Arbeit ginge schnell und sei daher meistens schlecht, und da die Konkurrenz fehlte, würden hohe Summen gefordert. Dazu — auch ein soziales Moment berücksichtigte man — steckten bei den großen Entreprisen nur die Unternehmer den Verdienst ein, den Arbeitern dagegen würde oft ihr rechtmäßiger Verdienst entzogen.

Andrerseits beruhe der Nachteil der kleinen Entreprisen besonders darauf, daß die Arbeit zu langsam gehe und die Aufsicht erschwert werde. Am besten seien deshalb „mäßig kleine Entreprisen". Sie seien zu ver-

---

214) W Pr 1828/29; W Pr 1830/31.

215) O_2 10, 3. Juli, 28. Juli, 24. August 1823.

216) Wesermann, 1830, S. 262.

217) Nicht unerwähnt bleiben soll, daß § 1 der Anweisung vom Jahre 1816 bestimmte, daß kein Beamter irgendwie an Lieferungen und Fuhren beteiligt sein durfte!

218) Später — Wegewärterinstruktion für Westfalen vom 14. Februar 1829, § 2 — wurde die Arbeit des Einfüllens teilweise den Arbeiten des Chausseewärters oder seinen Hülfsarbeitern zugesetzt.

geben an „angesessene, ordentliche und wohlhabende Unternehmer". Für den kleinen Verlust der Uebersichtlichkeit der Verwaltung gewinne man bedeutend an Baukosten, auch könnten die unteren Arbeiterschichten nicht betrogen werden.

Bei diesen Grundsätzen blieb man denn auch, und die Erfolge traten bald zu Tage. Während im Jahre 1823[219]) die Anfuhr im Regierungsbezirk Münster an einen Hauptunternehmer vergeben war, geschah der Verding seitdem „unter Zuziehung von Baucondukteuren und Beihülfe der Landräte" in kleinen Partien. Hatte nun früher die Anfuhr aus dem Nienberger Steinbruche für eine Schachtrute 7 rtlr 20 sg betragen, so sank sie jetzt auf 4 rtlr 10 sg, stieg aber sofort auf 6 rtlr 29 sg, als wieder ein Großverding erfolgte. Desgleichen stieg die Anfuhr aus dem Detterberge von 2 rtlr 14 sg im Jahre 1826 auf 8 Taler im Jahre 1830, als man wieder einmal „eine große Entreprise nahm", „so daß unter diesen Umständen der königliche Bausummen-Zuschuß von 18 697 rtlr schnell zeronnen war", und man seither rasch wieder zu den bewährten „mäßigen Entreprisen" zurückkehrte.

IX.

Die Chausseegeldtarife der Jahre 1811, 1819, 1822, 1824, 1828, 1840; ihre Wirkung in Westfalen; Aufhebung der Tor-, Sperr- und Pflastergelder; Verpachtung der Chausseegeldeinnahme oder Uebernahme durch den Staat.

Für all diese großen Kosten der Unterhaltung suchte man einigen Ersatz durch Gegenleistung der Benutzer, durch das Chausseegeld, zu schaffen. Schon auf den ersten, von Stein erbauten westfälischen Chausseen wurde ebenso wie auf den übrigen bis zum Jahre 1815 erbauten Kunststraßen ein besonderes Wegegeld erhoben. Eine durchgreifende allgemeine Festlegung erfuhr die Chausseegeldabgabe zum ersten Male für den preußischen Staat durch den Chausseegeld-Tarif vom Jahre 1811[220]), der natürlich nur für die Gebiete rechts der Elbe Gültigkeit hatte, da das übrige preußische Land in den Händen der Franzosen war. Dieser Chausseegeldtarif für eine Meile von 2000 Ruten war am 10. Juni 1811 zu Berlin erlassen — gültig war er vom 1. Juli ab —, und enthielt in den Grundzügen schon die Bestimmungen, die auch in den folgenden Tarifen zum Ausdruck kamen: Von Frachtwagen, Frachtkarren, Extraposten, Kutschen, Land- und Bauernwagen, Reitpferden wurden Abgaben in Höhe von 1—2 sg erhoben[221]), während

[219]) W Pr 1830/31.

[220]) O_2 10.

[221]) Es wird in diesem Tarif von 1811 noch nach der alten Münzwertung gerechnet; der besseren Uebersicht halber sind hier die alten Münzwerte umgerechnet.

für Ochsen, Fohlen, Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen usw. die Abgaben zwischen 2 d und 1 sg betrugen. Kein Chausseegeld wurde erhoben: von Pferden und Wagen des königlichen Hauses, von Armeefuhrwerken und Reitpferden, von leeren Posten, von Wirtschaftsfuhren, Pferden und Vieh der Ackerbesitzer innerhalb der Grenzen ihrer Gemeinden, von den Fuhrwerken, welche Chausseebaumaterial und dergleichen mehr anfuhren.

Nach der Wiedervereinigung der preußischen Länder und der Neubildung der einzelnen Provinzen kam im Jahre 1819[222]) ein neuer Chausseegeldtarif heraus, der schon in den Jahren 1822[223]) und 1824[223]) erneuert wurde. Diese drei Tarife sind deshalb zusammenzufassen, weil sich in ihnen genaue Strafbestimmungen über die auf der Chaussee stattfindenden Uebertretungen des Tarifs vorfanden, und ferner sich deutlich das Bestreben erkennen läßt, die Abgaben immer mehr zu erhöhen[224]).

Der Tarif vom 28. April 1828[225]) kommt neben dem vom 29. Februar 1840[226]) am meisten für die hier behandelte Zeit in Betracht. In beiden wurden die Chausseegeldabgaben bedeutend ermäßigt, ganz im Gegensatz zu der Tendenz, die man bis zum Jahre 1824 verfolgt hatte.

Eine Beteiligung Vinckes an der Verbesserung des Chausseegeldtarifes von 1824 für den von 1828 steht fest[227]). Am 9. Oktober 1827 sandte das Ministerium des Innern und der Finanzen den Entwurf für 1828 an Vincke mit der Bitte um schleunige Zusendung eventueller Vorschläge. Der Oberpräsident wandte sich deshalb auch an die drei Regierungen, worauf Minden eine vergleichende Tabelle (vgl. Anhang: Tabelle II) sandte, Arnsberg und Münster besondere Rechnungen aufstellten. Alle stimmten jedoch in der Ansicht überein, daß Mindereinnahmen höchstwahrscheinlich erfolgen würden. So rechnete Arnsberg (15. August 1827) nach dem neuen Entwurf für Arnsberg mit einer Einnahme von insgesamt 104 687 rtlr 20 sg, wovon 35 569 rtlr 20 sg an Tantièmen der Einnehmer, Druckkosten, Wegewärtersold, Zinsen und Kleidung abgingen, so daß 69 118 rtlr verbleiben würden. Da nun die Länge der Straßen im Regierungsbezirk Arnsberg über 100 Meilen betrüge, für jede aber mindestens 900—1000 rtlr Unterhaltungskosten, also zusammen 90 000 bis 100 000 rtlr, zu rechnen seien — von 1817—1824 habe der jährliche Durchschnitt 83 237 rtlr 10 sg betragen —, so sei mit obiger Summe nur eine schlechte Unterhaltung möglich.

---

[222]) 22. April bezw. 24. Mai 1819, O_2 10.

[223]) O_2 10.

[224]) Tabelle II gibt hiervon ein klares Bild, indem sie die Tarife von 1811, 1819, 1822, 1824 mit dem dann folgenden von 1828 vergleicht.

[225]) v. Rönne, S. 308; O_2 10.

[226]) v. Rönne, S. 291; O_3 15.

[227]) O_2 10.

Am 13. November 1827 ging Vinckes Antwort an das Ministerium zurück: Mit dem Entwurf sei er trotz der Ermäßigung von 25 Prozent sehr einverstanden; auf die Breite der Spuren und die Art der Bespannung möge noch größerer Wert gelegt werden. Im übrigen hatte Vincke nur einige Kleinigkeiten auszusetzen, so z. B. über Brücken nicht zu schnell zu fahren.

Der Erlaß vom Jahre 1840 brachte noch eine weitere beträchtliche Ermäßigung, die sogar soweit ging, daß die höchste Abgabe — die im Tarife von 1828 noch 2 und 3 sg betrug — auf 1 sg reduziert wurde.

Trotzdem von der Zahlung des Chausseegeldes bereits eine Menge Fuhrwerk und Tiere ohnehin befreit waren, müssen doch die weiteren Befreiungsgesuche gerade in einer an Chausseen so reichen Provinz wie Westfalen recht zahlreich gewesen sein, wovon auch die Akten des Oberpräsidiums[228]) zu Münster Zeugnis ablegen. Manche Gesuche waren ebenso interessant wie eigenartig. Bereits zum Chausseegeldtarife von 1824 wurden eine Menge Befreiungsgesuche eingereicht, daneben wurden auch Klagen über falsche Auslegung der Bestimmungen laut.

So lag aus dem Jahre 1827 das Gesuch eines 70jährigen Pächters und Rentmeisters aus Bamenohl (Reg.-Bez. Arnsberg) um Befreiung vom Wegegelde vor, da er den Kirchweg zu Wagen zurücklegen müsse. Das Gesuch wurde von Vincke beim Ministerium befürwortet und genehmigt.

Weiterhin ist vielleicht noch ein Gesuch vom 22. September 1827 herauszugreifen, daß von „ehemaligen Oranien-Nassauischen Staatsdienern" ausging. Im Sommer 1827 sei die Chausseegeldempfangseinnahme von Siegen nach dem ¼ Stunde entfernt liegenden Dorfe Fickenhütte verlegt; jetzt verlange der neue Erheber auch von Eingesessenen der Stadt Siegen, zumal denen, die ihres Dienstes wegen Reit- oder Zugpferde halten müßten, innerhalb der Grenzen der ersten Barriere die Entrichtung des tarifmäßigen Chausseegeldes. Wer also bloß von der Barriere seines Wohnortes aus einen kurzen Ritt oder eine kurze Fahrt mache, müsse zahlen. Deshalb wollen sie von der Abgabe befreit sein. Dabei beriefen sie sich — in etwas komischer Weise — auf ihre frühere Oranien-Nassauische Staatszugehörigkeit; „1815 sei der Kreis Siegen von der preußischen Monarchie beschlagnahmt worden" und in dem königlichen Patent vom 21. Juni 1815 sei ihnen „Genuß ihres Gehalts und ihrer Dienstemolumente" zugesichert. Die Königliche Regierung zu Arnsberg habe am 31. August 1827 ihr Gesuch mit dem Bemerken abgelehnt: weitere Befreiungen als die im Tarif ausgesprochenen nicht bewilligen zu können. Doch auch Vincke — oder vielmehr sein Stellvertreter — lehnte ab, da weitere Befreiungen nur in ganz besonderen Fällen stattfinden könnten.

228) O_2 10.

Nach der Herausgabe des Tarifs von 1828 setzte ein neuer Strom von Bittschriften ein, ohne Zweifel gerade keine angenehme Arbeit für Vincke, der — in seiner bekannten Art — alle Gesuche persönlich beantwortete und diese Antwort begründete. Da war z. B. das Gesuch mehrerer Bürger aus Holthausen bei Dortmund um Befreiung vom Chausseegelde für ihre Wirtschaftsfuhren, da der Weg zu ihren Aeckern in der Stadtfeldmark Dortmund an der Barriere Brüninghausen vorübergehe. Auf Vinckes Befürwortung (27. November 1831) wurde am 31. Dezember 1831 das Gesuch vom Ministerium genehmigt.

Während hier also eine zusagende Antwort erteilt wurde, war dies nicht der Fall bei einem zweiten Gesuch um Ermäßigung des Chausseegeldes, das einige Badegäste aus Höxter (Reg.-Bez. Minden) einbrachten, wenn sie den Gesundbrunnen Godelheim besuchen wollten und an der Barriere Godelheim vorbeimüßten. Trotz Verwendung Vinckes wurde hier vom Ministerium eine ablehnende Antwort erteilt, da das Beispiel verallgemeinernd wirken könne.

Der Tarif von 1840, der ja nur noch für die letzte Zeit der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit in Betracht kam, scheint ganz im Gegensatz zu den vorangegangenen Tarifen eine nennenswerte Beunruhigung nicht hervorgerufen zu haben, hauptsächlich wohl deshalb, weil die Abgaben so bedeutend ermäßigt waren. Einige Bitten des 6. westfälischen Provinziallandtages verdienen jedoch Erwähnung[229]). Im Winter 1840/41 war in manchen Teilen Westfalens Schnee in solchen Massen gefallen, daß die Gemeinden ihn nicht alle wegräumen konnten[230]), und sich so für Frachtfuhrwerke die Notwendigkeit eines Vorspanns von 4, 8, ja selbst 12 Pferden ergab. Der Bitte, derartigen Vorspann zu befreien, wurde am 6. August 1841 vom Könige entsprochen. Desgleichen auch einer Bitte, die sich auf Befreiung der Wirtschaftsfuhren bezog[231]), sofern die bewirtschafteten Grundstücke nicht im Gebiete der Gemeinde lagen. Zu berücksichtigen sei, daß die bewirtschafteten Aecker oft weit entfernt lägen, besonders wenn es sich nur um kleinere Gemeinden von oft nur 10—15 Bauernschaften handele.

Es fehlte in Preußen nicht an Stimmen, die, mit der Einschränkung des Chausseegeldes nicht zufrieden, eine völlige Aufhebung forderten. Frankreich hatte bereits im Jahre 1793 die Unentgeltlichkeit der Straßenbenutzung im Prinzip durchgeführt und sie im Jahre 1810 auch endgültig durchgesetzt[232]). Andere Staaten folgten: 1820 Baden, 1828 bezw. 1833 Württemberg,

[229]) W Pr 1841, S. 122, 123.

[230]) Zur Wegräumung des Schnees waren alle Gemeinden durch Kabinettsordre vom 8. März 1832 (v. Rönne, S. 228; O. 10) verpflichtet, doch unentgeltlich nur insoweit, als die Hülfsleistung sich auf einen 8stündigen Arbeitstag beschränkte.

[231]) Die laut den vorgegangenen Tarifen schon größtenteils befreit waren, vgl. S. 133.

[232]) Lotz, S. 117.

1840 Bayern[233]). Gerade auf diese beiden letztgenannten Staaten nimmt in einer Schrift aus dem Jahre 1841 ein Westfale Bezug[234]), der abgabenfreie Straßen haben will: Wenn auch das Chausseegeld lange nicht mehr so hoch sei wie früher, so sei es doch noch sehr lästig. Damit alle mittelbar oder unmittelbar an der Wohltat der Chausseen teilnehmen könnten, solle man das Chausseegeld aufheben, da das Deficit nicht so groß sein könne, weil viele Beamte wegfielen. Sicher alles fromme Wünsche, die aber vorläufig nicht auf Erfüllung rechnen konnten. Kein Zweifel kann allerdings darüber bestehen, daß die allgemeine Stimmung in Preußen sehr dazu neigte, auf Abschaffung des Chausseegeldes zu dringen[235]), zumal eben ringsum ein Land nach dem andern dem Beispiele Frankreichs folgte[236]).

Besser stand es mit manchen der übrigen Abgaben, an denen Westfalen gerade zur Zeit Vinckes noch so reich war, den Tor-, Sperr- und Pflastergeldern. Hier wurde schon in den Jahren 1820—1840 ein bedeutender Wandel geschaffen. Der 5. und 6. westfälische Landtag in den Jahren 1837[237]) und 1841[238] haben sich besonders eingehend mit diesen Fragen „betreffend die Aufhebung der Tor- und Pflastergelder und anderer ähnlicher Abgaben auf chaussierten Straßen" beschäftigt. Am 27. Mai 1829 hatte Preußen mit Hessen, Bayern und Württemberg einen Vertrag „über den Handel und über den gewerblichen Verkehr der Untertanen" abgeschlossen, in welchem § 6 bestimmte, daß auf Chausseen, die den Tarif von 1828 hätten, alle Separaterhebungen, wie Tor- und Pflastergelder, aufgehoben und die Ortspflaster den Chausseestrecken passend einverleibt würden. Nach 6 Jahren glaubte nun der westfälische Landtag von 1837 die Bitte aussprechen zu dürfen, diesen Paragraphen besonders in Westfalen auch stricte durchzuführen, da doch bis jetzt die mancherlei Pflastergelder wohl hätten einverleibt sein können. Da die Antwort des Königs erst am 8. Juni 1839 einlief, so konnte sie sich auf eine inzwischen erlassene Verordnung[239]) vom 16. Juni 1838[240]) — betreffend „die Revision der Kommunikationsabgaben" — berufen, die ein Verzeichnis der meisten damaligen Chausseen und auch nichtchaussierten Straßen des preußischen

---

[233]) v. d. Borght, S. 187.

[234]) Westfälische Zustände, S. 56.

[235]) Preußen folgte bekanntlich erst im Jahre 1875, v. Bitter, I, S. 377/378.

[236]) Ueber die Stellung Vinckes zu dieser Frage ist keine bestimmte Aussage zu machen. Immerhin darf man wohl der Annahme zuneigen, daß er für eine völlige Aufhebung des Chausseegeldes nicht zu haben gewesen ist, so sehr er auch, wie wir sahen, einer möglichsten Herabsetzung der Abgaben sehr sympatisch gegenüberstand. Deckten die Einnahmen doch immerhin noch einen bedeutenden Teil der Unterhaltungskosten und Neuanlagen.

[237]) W Pr 1837, S. 108, 109.

[238]) W Pr 1841, S. 123 ff.

[239]) Diese Verordnung erfuhr dann noch eine besondere „Anweisung zur Ausführung" vom 18. März, v. Rönne, S. 498 ff.

[240]) v. Rönne, S. 492 ff; O_3 15.

Staates brachte, auf denen alle derartigen Separateinrichtungen größtenteils sofort — zum Teil gegen Entschädigungen — aufgehoben wurden. Mit Recht konnte so die Antwort auf die Bitte der westfälischen Stände lauten, daß hiermit wohl die Hauptschwierigkeiten beseitigt seien und „die vollständige Ausführung der erlassenen gesetzlichen Bestimmungen ohne Zeitverlust erfolgen könne".

Trotzdem beschäftigte sich der westfälische Landtag von 1841 nochmals mit den genannten Abgaben, indem er darauf hinwies, daß durch den Erlaß für viele Gemeinden ein wesentlicher Teil des Communaleinkommens verloren sei. Da müßten — gemäß den Paragraphen 3, 4 und 5 der Verfügung vom 16. Juni 1838 — Entschädigungsansprüche nach Möglichkeit bewilligt werden. Besonders die Stadt Schwelm (Reg.-Bez. Arnsberg) könne darauf wohl Anspruch erheben. Sie habe für das Jahr 1841 schon seit längerer Zeit das Pflastergeld im Werte von 2851 rtlr verpachtet[241]). Da dieses aber nur bis zum 21. Februar 1841 erhoben werden dürfe, so erwachse der Stadt ein Schaden von 2436 rtlr 11 sg 3 d. Nun habe man der Stadt Schwelm erst am 15. März 1828 auf 25 Jahre das Recht der Erhebung zugesichert, um die durch einen großen Brand vom Jahre 1827 verursachten Herstellungskosten zu decken. Daraufhin habe denn auch die Stadt eine Anleihe von 40 000 rtlr aufnehmen können, von denen erst 15 000 rtlr gedeckt seien. Was solle man jetzt anfangen? In manchen anderen Städten läge die Sache ähnlich. Am 6. August 1841 sagte eine königliche Verfügung entsprechende Entschädigung in diesen wie auch in anderen Fällen zu.

Im wesentlichen waren somit beim Tode Vinckes die kleineren Abgaben auf den Chausseen und in den gepflasterten Straßen der Städte aufgehoben[242]). Der Aufhebung des Chausseegeldes selbst war man um einen großen Schritt näher gekommen.

Die Einnahme des Chausseegeldes besorgten die Chausseegeldeinnehmer, die an besonders günstigen Stellen der Chaussee und in bestimmten Abständen ihre Wohnungen — meistens mit den Chausseewärtern gemeinsam — hatten. Daß an den Barrieren, wenn sie an Knotenpunkten lagen, oft für drei, ja vier Straßen gleichzeitig erhoben wurde, beweisen manche westfälischen Hebestellen. Eine für die Regierung wichtige Frage war die, ob sie die Chausseegeldeinnahmen selbst übernehmen oder die Einnahmestellen

[241]) Daß derartige Verpachtungen gang und gäbe in Westfalen waren, beweist am besten eine Anzeige des „Hammschen Wochenblattes" (herausgegeben von Troß, 1824, S. 242) in einer Notiz vom 7. Dezember 1824: Der Empfang des städtischen Pflaster- und Brückengeldes solle öffentlich meistbietend verpachtet werden.

[242]) Wenn auch heute noch in Westfalen zwar keine Tor- und Pflastergelder mehr, wohl aber noch Brückengelder, ja sogar Wegegelder erhoben werden, so liegt dies daran, daß es sich hierbei um besondere Anlagen handelt, für die — auf Grund besonderer Abmachungen zwischen Staat und Gemeinden oder Privatgesellschaften — meistens solange eine Abgabe erhoben wird, bis die Kosten gedeckt sind.

verpachten sollte. Bezeichnend hierfür war es, daß einerseits Mitze (28. Juli 1823[243]) im Anfang der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit bemerkte, daß er hierüber nur wenige Notizen machen wolle, da die Wegeeinnahme meistens verpachtet sei, und daß andrerseits die Königliche Provinzialdirektion zu Münster für das Jahr 1828 die Anzahl der königlichen Chausseehäuser auf 12 angab.

Schon um die Mitte der 1840er Jahre lag aber die Sache ganz anders. Aus den Berichten der Steuerdirektion für Westfalen (1841 bis 1844[244]) geht deutlich hervor, daß nur noch sehr wenige Hebestellen, die an Staatschausseen lagen, verpachtet waren. Hiermit hatte man dem Staate viel Geld gespart[245]). Denn für Staat und Baukasse brachte eine Verpachtung sicher große Nachteile. Die Pächter mußten mit allen möglichen Fällen, z. B. Verkehrsstockungen, rechnen, wollten auch zu große Vorteile herausschlagen und suchten deshalb, so gut es eben ging, den Preis zu drücken[246]). So ging der Staat eben mehr und mehr dazu über, die Chausseegeldeinnahme selbst zu erledigen[247]). Seitdem eine genaue Zettelkontrolle eingerichtet war, die eine Umgehung der Hebestelle ziemlich unmöglich machte[248]), hat der Staat, wie aus den westfälischen Chausseegeldeinnahmen zu ersehen ist, hiervon großen Vorteil gehabt.

X.

Regelung des Verkehrs auf den westfälischen Kunststraßen, Einführung einer einheitlichen Wagenspur; Beschwerden der Bevölkerung; Chausseepolizei.

Wie die meisten preußisstchen Landesteile, so entbehrte auch die Provinz Westfalen lange Zeit einer festen Regelung des Verkehrs auf den Kunststraßen. Wenn auch zu der Zeit, wo Vincke Oberpräsident wurde, die Ausdehnung der Kunststraßen in Westfalen noch verhältnismäßig gering war und die Notwendigkeit von besonderen Verordnungen über den Verkehr auf den Kunststraßen vorläufig noch nicht

[243]) O_2 10.

[244]) St Pr St M 1841—44.

[245]) Schon Wesermann (1814, S. 536—537) hob hervor, daß eine Verpachtung im allgemeinen nicht das Richtige sei.

[246]) Schon nach dem märkischen Straßenbau hatte man hiermit schlechte Erfahrungen gemacht, Wesermann, 1821, S. 15.

[247]) Schon seit der Uebernahme der Chausseegeldverwaltung durch das Finanzministerium (1828) trat hierin eine Aenderung ein.

[248]) Ein Erlaß Vinckes vom 4. August 1832 (O_2 10), im „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Münster", gestattete übrigens den Druck von Chausseegeldzetteln nur den besonders dazu beauftragten Buchdruckern, um ähnliche Fälle zu verhindern wie den, daß ein Einnehmer des Reg.-Bez. Münster sich selbst hatte Zettel im Reg.-Bez. Düsseldorf drucken lassen, um so die Einnahmestelle zu hintergehen.

allzusehr hervortrat, so änderte sich dies schon nach wenigen Jahren. Vier Punkte kamen bei der Benutzung von Chausseen hauptsächlich in Betracht:

1) Breite der Spur, 2) Vermeiden der Spuren auf den Chausseen, 3) die an den Radfelgen etwa vorhandenen Köpfe von Radnägeln, Stiften oder Schrauben, 4) die Beschaffenheit der Hufeisen der Zugtiere. Bereits eine Verordnung vom 14. März 1805[249]), für die Kurmark, Neumark und Pommern bestimmt, regelte die beiden erstgenannten Punkte dahin, daß binnen drei Jahren eine feste Wagenspur eingeführt sein müsse. Ein Versuch mehrerer Regierungen, diese Verordnung auf ganz Preußen auszudehnen, wurde vom König am 14. Mai 1819 abgelehnt[250]).

Vincke gelang es, wenigstens für die Provinz Westfalen eine geeignete Verfügung zu erreichen[251]). Am 31. Mai 1826[252]) erließ er Anfragen bei den drei Regierungen zu Arnsberg, Minden und Münster, sich besonders über eine neu einzuführende, allgemeine Wagenspur zu äußern. Bei den — im September 1826 einlaufenden — Antworten ist nun zu beachten, daß die Berechnung der Spurbreite von der Mitte der Felge des einen bis zur Mitte der Felge des andern Rades geschieht. Während Minden und Münster berichteten, daß in ihren Bezirken 33 und 14 verschiedene Spurbreiten — zwischen 3 Fuß 8 Zoll und 5 Fuß 11 Zoll — vorkämen, mußte Arnsberg gar von 51 verschiedenen Spurbreiten — zwischen 3 Fuß 5½ Zoll und 6 Fuß 2½ Zoll — zu melden. Auf dieses Belegmaterial gestützt, bat Vincke den König (20. September 1826), die Verfügung vom 14. März 1805 dem westfälischen Provinziallandtag vorlegen zu dürfen, damit sie geprüft und gegebenenfalls auf Westfalen übertragen werde. Auf die Zusage vom 6. November 1826 hin legte Vincke bereits am 14. November 1826 dem Landtage einen Entwurf vor, über den die Provinzialstände am 20. Dezember 1826 „unter herzlichem Dank an Vincke für die Anregung" sich so äußerten: Die Vorschläge, besonders die der Einheitsspur von 4 Fuß 4 Zoll, seien anzuerkennen, aber bei der Durchführung ergäben sich Schwierigkeiten. Deshalb wolle man zwecks genauerer Erkundigung die Sache bis zum nächsten Landtage vertagen.

In der Zwischenzeit bemühte sich nun Vincke, Gutachten zu sammeln. Von der Regierung Minden lautete ein solches (5. August 1828) dahin, daß, um eine einheitliche Wagenspurbreite durchführen zu können, eigentlich alle Hauptstraßen chaussiert sein müßten. Auch

---

[249]) O_8; v. Rönne, S. 448.

[250]) O_8.

[251]) Wie sehr sich Vincke um die Schaffung einer solchen Verordnung und später um die vom Jahre 1839 verdient gemacht hat, zeigt ein umfangreiches Aktenstück (O_8), das dieses ganze Gebiet eingehend behandelt und für die Besprechung dieser Frage einen äußerst wertvollen Beitrag liefert.

[252]) Diese und die folgenden Notizen nach O_8.

Münster 27. Oktober 1828) und Arnsberg (29. August 1828) äußerten Bedenken. Immerhin — so schlossen die Berichte — sei die Frage sehr in Erwägung zu ziehen. Am 22. November 1828 sandte Vincke diese drei Gutachten an den westfälischen Landtagsmarschall von Stein, der ebenfalls für die Vinckeschen Pläne war. Nach Annahme durch die Provinzialstände (1828) sandte Vincke noch am 27. Dezember 1828 dem Könige einen Entwurf zu, der in einem Erlasse vom 30. Juni 1829[253]) fast wörtlich gebilligt wurde. Der wesentliche Inhalt dieser 7 Paragraphen umfassenden Verordnung „betr. die Einführung gleicher Wagengeleise in der Provinz Westfalen", war der, daß innerhalb 6 Jahren bei Strafe von 1—10 rtlr alle zwei- oder vierrädrigen Wagen, Karren und sonstigen Fuhrwerke ihre Achsen so angefertigt haben müßten, daß die Breite des Wagengeleises entweder 4 Fuß 4 Zoll oder 5 Fuß 9 Zoll betrüge. Hiervon waren nur Kutsch- und Luxuswagen, Militärfuhrwerke und auswärtiges Fuhrwerk ausgeschlossen[254]).

Natürlich liefen nach Ablauf dieser 6jährigen Frist eine Menge Klagen und Gesuche auf Nachbewilligung ein und zwar bezeichnenderweise nur aus dem Regierungsbezirk Arnsberg, als dem bei weitem am reichsten an Chausseen, die als Gründe meist Unkosten und schlechte Wege angaben. In fast allen Fällen wurden denn auch drei Jahre als neue Frist bewilligt.

Am 17. April 1839 kam nun, nachdem immer mehr Provinzen entsprechende Verordnungen erhalten hatten, ein für ganz Preußen geltender Erlaß heraus, der „über die Breite und Beschaffenheit der Radfelgen, die Schwere und Breite der Ladungen, den Beschlag der Zugtiere und gegen das Spurhalten"[255]) eingehende Bestimmungen traf. Der Beschlag der Radfelgen mußte bei allem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk an Breite mindestens 4 Zoll, aber nicht über 6 Zoll haben; die größte Ladung durfte nicht über 120 Centner wiegen (§ 2—4); an den Radfelgen durften keine Köpfe von Radnägeln, Stiften oder Schrauben vorstehen, der Beschlag mußte eine glatte Oberfläche bilden (§ 9); Spurhalten war streng verboten (§ 12)[256]).

Die Folgen dieser einschneidenden Veränderungen waren vorauszusehen. Eine wahre Flut von Fragen, Beschwerden, Klagen[257]) über das neue Gesetz setzte ein; aus allen Teilen Westfalens kamen Gesuche in Mengen, in denen allen Vincke sehr gepriesen

[253]) v. Rönne, S. 451.

[254]) Eine weitere Ausnahme (Verordnung vom 22. September 1834, O_8) konnte auch noch bei sonst nur auf Pflaster verkehrenden Wagen, wie Bierwagen, Handwagen, Spritzen, Leichenwagen und auch bei Droschken mit schmalem Geleise gemacht werden.

[255]) O_8; v. Rönne, S. 329 ff.

[256]) Im Anschluß hieran werden dann sämtliche Straßen genannt, auf welche die Verordnung zutrifft; dies Verzeichnis, mehrfach ergänzt, wird am 23. Januar 1852 erneuert.

[257]) O_8.

wurde, „da er sich des Wohles der Provinz höheren Ortes sehr angenommen habe". Um drei Punkte drehte sich alles: 1) was ist unter „gewerbsmäßig" zu verstehen, 2) Breite der Radfelgen, 3) Vorstehen von Nägeln und dergl. mehr. Aus Hörde, Hagen, Arnsberg, Altena, Nachrodt, Brilon, aus den Kreisen Siegen und Wittgenstein, auch aus Dorsten, Münster — hauptsächlich also wiederum aus dem Regierungsbezirk Arnsberg — kamen Beschwerden und Anfragen.

Zwei der interessantesten Gesuche mögen hier Platz finden. Am 13. November 1839 richtete der Landrat von Hagen, v. Vincke[258]), an die Regierung zu Arnsberg die Anfrage, ob auch auf das in der dortigen Gegend übliche Steinkohlenfuhrwerk der § 1 der Verfügung zuträfe und solches zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk zu rechnen sei. Es handle sich um Fuhrwerk, welches die Gutsbesitzer zur Zeit, wo sie auf ihren Gütern keine Beschäftigung hätten, gegen Fracht oder Lohn Kohlen fahren ließen. Wenn man die Frage bejahe, dann sei dies doppelt drückend, da dann einerseits alle Karren und Wagen geändert werden müßten und andrerseits die schmale Nebenwege nicht zu passieren seien. Das Ministerium lehnte aber beide Gründe ab, da eine Gewerbsmäßigkeit vorläge und auch sonst Fuhrwerke auf unchaussierten Wegen zu den Chausseen fahren müßten. Reclamationen könnten eben nicht berücksichtigt werden, da die Fuhrleute Zeit genug gehabt hätten sich vorzusehen.

Das gleiche Schicksal erfuhr eine Eingabe einer großen Anzahl Interessenten aus den Kreisen Siegen, Olpe, Wittgenstein vom 10. Januar 1840, trotzdem von ihnen darauf hingewiesen wurde, daß für die Hütten-, Eisen- und Bergwerke obige Verordnung einen schweren Schlag bedeute. Mit schmalen Felgen komme man oft schon schwer genug durch die tiefausgefahrenen Hohlwegen, mit den — laut Vorschrift — etwas breiteren Felgen dagegen sei es fast unmöglich. Auch müßten die Köpfe auf den Radbeschlägen bleiben; denn an den steilen Bergabhängen laufe man oft Gefahr abzustürzen.

Vincke bemühte sich natürlich nach Kräften, entweder die Eingaben zu unterstützen oder Ratschläge zu erteilen, wie Abhülfe zu schaffen sei. Darauf war es auch zurückzuführen, daß wenigstens bis zum 1. April 1840 eine teilweise Suspension des Gesetzes für die Provinz Westfalen durchgeführt wurde, insofern als erst mit diesem Termin für das mit Salz, Steinen, Holzkohlen, Holz und Chausseebaumaterial beladene Fuhrwerk die Verordnung in Kraft trat[259]). Jedoch scheiterte ein weiterer Versuch Vinckes, sogar bis zum 1. Juli 1840 Aufschub zu erreichen an der entschieden ablehnenden Haltung des Ministeriums. Aber unausge-

[258]) Es ist dies der älteste Sohn, Georg, des Oberpräsidenten von Vincke, geboren am 15. Mai 1811, der von 1837—1847/48 Landrat von Hagen war.

[259]) Aus der Beantwortung einiger Gesuche scheint hervorzugehen, als ob Vincke in seinem Eifer sogar soweit gegangen sei, daß er mancherlei auf eigene Faust durchführte.

jetzt machte Vincke weitere Vermittlungsvorschläge, so am 25. Januar 1840: Eisenstein-, Roheisen-, Rohstahlfuhren auf 6 Jahre, Steinkohlenfuhren auf 2 Jahre auszunehmen. Auch hier war eine energische Ablehnung die Antwort: Ausnahmen seien nur in dringenden Fällen zu genehmigen, wo auch durch Instandsetzung der Seitenwege dem Uebel nicht abzuhelfen sei[260]). Schließlich ging Vincke in einem Schreiben vom 27. Februar 1840 sogar zu weit, indem er einfach die sofortige Ausführung des Gesetzes für „hart, ungerecht und unerreichbar" erachtete, worauf das Ministerium (17. März 1840) aber darauf hinweisen konnte, daß zwischen dem Erlasse des Gesetzes und der endlichen Ausführung schon ein ganzes Jahr liege[261]). Alle noch folgenden Gesuche — es war wiederum eine ganze Reihe — wurden denn auch ohne Ausnahme abgelehnt.

Immerhin darf man auf Grund der vorliegenden Tatsachen in der Hauptsache wohl auf Vinckes Konto eine Ordre vom 12. April 1840[262]) setzen, die auf Anraten des Staats- und Finanzministers von Alvensleben erfolgte. Sie brachte für die von „Landwirten und Ackerbürgern" unternommenen Lastfuhren wie für die von Gewerbetreibenden mit eigenen Fuhrwerken betriebenen Fuhren insofern eine Erleichterung, als das Erfordernis einer Radfelgenbreite von mindestens 4 Zoll nur dann nötig war, wenn bei vierrädrigem Fuhrwerk die Ladung mehr als 20 Centner, bei zweirädrigen mehr als 10 Centner betrug. Es kam auch dann noch zu einigen Ausnahmegesuchen, jedoch — wie bei den Chausseegeldtarifen — die Erregung legte sich nach und nach und man hörte in den folgenden Jahren nichts mehr, so daß man auch inbetreff der Regelung des Verkehrs auf den westfälischen Kunststraßen am Ende der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit von wirklichen Erfolgen sprechen konnte.

Bei der systematischen Anlage eines Chausseenetzes, wie es unter Vincke in Westfalen entstand, mußte auch die sogenannte Chausseepolizei[263]) ihrer Aufgabe gewachsen sein. Diese Chausseepolizei umfaßt „den polizeilichen Schutz der Kunststraßen einschließlich ihrer Inanspruchnahme für den Verkehr[264]). Viel zu weit würde es führen, auf alle Einzelheiten einzugehen, die eine Chausseepolizei zu erledigen hat; stand doch natürlich auf jeder Nichtinnehaltung der Vorschriften für die Chausseebenutzung eine mehr oder minder große Strafe. Im wesentlichen enthielt jedesmal der Anhang zu einem Chausseegeldtarife die

260) Ein solcher Einzelfall wurde für die Strecke Erndtebrück—Kreuztal—Siegen genehmigt, wo es sich um ein Holzkohlenfuhrwerk handelte.

261) Darauf allerdings wieder Vinckes Antwort (30. März 1840), daß auch die Staatsregierung mit Schuld sei, da erst am 22. November 1839 das Verzeichnis der Chausseen erschienen sei und so manche Interessenten lange im Unklaren gewesen seien.

262) v. Rönne, S. 342; O8.

263) Vgl. v. d. Borght, S. 179.

264) v. Bitter, S. 325.

chausseepolizeilichen Bestimmungen[265]), die für alle Chausseebeamten in Betracht kamen. Auch in der Wegewärterinstruktion für Westfalen vom Jahre 1829 hatte Vincke genaue Angaben betreffend die über die Chausseen zu führende Aufsicht eingerückt[266]).

XI.

Ausdehnung des Chausseenetzes; Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der westfälischen Chausseen und ihr Verhältnis zu den Chausseegeldeinnahmen; Einwirkung der Post und der Zoll- und Handelsverträge auf den westfälischen Chausseebau.

An drei Punkten kann man wohl am besten die große Entwicklung und Bedeutung des westfälischen Chausseebaus zu Vinckes Zeit erkennen: an den für den Chausseebau und für die Chausseeunterhaltung verausgabten Summen, an den eingekommenen Chausseegeldern und an der immer größer werdenden Ausdehnung des Chausseenetzes.

Waren im Jahre 1816 in Westfalen erst etwas über 90 Meilen Staatsstraßen[267]) vorhanden, so stieg ihre Zahl bis zum Jahre 1828 auf 158 Meilen[268]) (Arnsberg 118½ Meilen, Minden 25½, Münster 14), um bei Vinckes Tode (1844) die stattliche Höhe von 230¾ Meilen[269]) zu erreichen. Dazu kamen noch etwa 40 Meilen anderer Chausseen, so daß insgesamt im Jahre 1844 nicht weniger als 270 Meilen Chausseen[270]) vorhanden waren, wovon 157 auf Arnsberg, 60 auf Minden, 53 auf Münster entfielen[271]).

Für diese Chausseestrecken mußten natürlich alljährlich bedeutende Summen, sei es für ihre Erweiterung, sei es für ihre Unterhaltung, ausgeworfen werden. Die Tabellen III, IV, V enthalten genaue „Uebersichten der für den Chausseebau stattgefundenen Verwendungen in den Jahren 1816—1836". Sie beweisen am besten, mit welch hohen Kosten der Chausseebau und seine Unterhaltung verbunden war. Die in den Regierungsbezirken

265) Seit dem Tarife von 1819, vgl. S. 134.

266) Die Chausseebeamten, wie auch „Polizeibeamte, Forstofficianten, Gensdarmen", bekamen von 1832—1844 sogenannte „Denunciantengelder", das heißt die Hälfte des eingekommenen Strafgeldes. Auch das hat zur genauen Aufsicht sicherlich beigetragen, ist dann aber — und mit Recht — wohl der schlechten Erfahrungen halber abgeschafft worden, Regulativ vom 7. Juni 184, § 18; v. Rönne, S. 355 ff.

267) Dieterici, S. 181; Rothert, S. 13.

268) Wesermann, 1830, Anhang Tabelle I.

269) Dieterici, S. 182.

270) Fast ⅙ aller preußischen Staatschausseen (1383¾ Meilen) lag mithin in Westfalen, vgl. Dieterci, S. 181.

271) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 273.

Minden und Münster verausgabten Summen sind natürlich zum Teil bedeutend geringer als die im Regierungsbezirk Arnsberg ausgegebenen.

Bereits an anderer Stelle war kurz erwähnt[272]), daß diesen ganz bedeutenden Ausgaben gegenüber, die dem Staate erwuchsen[273]), die Einnahmen aus dem Chausseegelde in keinem Verhältnis standen. Es war ein zu Vinckes Zeit besonders weit verbreiteter Irrtum[274]), daß bei der immerhin reichen Chausseegeldeinnahme der Staat trotz der Unterhaltungskosten sehr gewinnen müsse. Während dies allerdings für einige Stellen von westfälischen Kunststraßen zutraf, besonders natürlich in Gegenden, wo die Bodenbeschaffenheit gut war und ungeachtet des bedeutenden Verkehrs wenig Unterhaltungskosten erforderlich waren, konnte bei der überwiegenden Mehrzahl der Kunststraßen hiervon nicht die Rede sein, wie schon ein Vergleich einiger Chausseegeldeinnahmen mit den Unterhaltungskosten ergibt, ganz abgesehen von den so bedeutenden Summen für Neuanlagen. 1826 betrug die Chausseegeldeinnahme in ganz Westfalen 183 427 rtlr (152 288 im Reg.-Bez. Arnsberg, 26 523 im Reg.-Bez. Minden, 4 616 im Reg.-Bez. Münster)[275]), stieg dann im Jahre 1827 auf 196 286 rtlr und im Jahre 1828 auf 199 572 rtlr, was für eine Meile im Durchschnitt 1210 rtlr ergab[276]). Im Jahre 1829 sank sie dann, da der neue Chausseegeldtarif von 1828 in Kraft getreten war, auf 161 536 rtlr 7 sg 9 d, um wenige Jahre nach dem Chausseegeldtarife von 1840 erst 202 841 rtlr 4 d (Jahr 1845[277]) und 220 945 rtlr 26 sg 5 d (Jahr 1846[277]) zu erreichen. Rechnet man davon ab noch die großen Ausgaben für Erhebungskosten usw., die im Jahre 1829 bei 161 536 rtlr Einnahme nicht weniger als 14 149 rtlr betrugen, so ist der Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben für Chausseen deutlich. Ein übriges tat ja auch die bedeutende Ermäßigung des Chausseegeldes. Denn brachte im Jahre 1825 im Reg.-Bez. Arnsberg die Einnahme noch154 449 rtlr 24 sg 7 d (1827: 156 846 rtlr 1 sg 9 d)[278]) so war sie im Jahre 1867[279]) — trotz der riesigen Vermehrung der Meilenzahl — auf 89 510 rtlr — 519 pro Meile — gesunken, wovon nach Abzug der Erhebungskosten sogar nur 77 069 rtlr verblieben, während im gleichen Jahre die Unterhaltungskosten 217 053 rtlr (1258 pro Meile) betrugen.

[272]) S. 132.

[273]) W Pr 1841, S. 18: In Preußen sind von 1830—1840 auf den Chausseebau — außer den gewöhnlichen Unterhaltungskosten und für den Neubau etatsmäßig ausgeworfenen 500 000 rtlr (für ein Jahr) — nicht weniger als 14 943 084 rtlr verwandt worden.

[274]) Wesermann, 1821, S. 29.

[275]) Vgl. W Pr 1826.

[276]) Dabei ist die höchst verschiedene Einnahme zu beachten, so im Bezirk Dortmund 1926 rtlr pro Meile, im Bezirk Warburg nur 561 rtlr pro Meile.

[277]) St Pr St M 1846, 1847.

[278]) O_2 10, Regierung Arnsberg 10. Juni 1830.

[279]) Liebrecht, S. 125.

Im großen und ganzen ergibt sich aus den Zahlen für Anlage und Unterhaltung der Chausseen in Westfalen (vgl. Tabellen III, IV, V), daß die Entwicklung eine konstante war. Hier und da traten ja Stockungen ein, wovon z. B. ein Bericht der Regierung zu Münster vom 31. Dezember 1827[280]) sagte, daß im Jahre 1827 im Regierungsbezirke Münster keine einzige neue Kunststraße gebaut sei. Jedoch sind solche Stockungen zum Teil zu erklären aus den Differenzen, die sich zwischen den Anschlägen und den Bewilligungen der Kosten ergaben.

Seit den Jahren 1836—1844 — u. weiterhin bis Ende der 40er Jahre und darüber hinaus — setzte dann mit aller Macht neben dem Staatschausseebau der Bau anderer Chausseen ein, beeinflußt besonders durch den bevorstehenden Bau von Eisenbahnen, an die man nach Möglichkeit Anschluß haben wollte.

Von Bedeutung für die Entwicklung des westfälischen Chausseenetzes sind schließlich auch noch gewesen: 1) die Ausdehnung des Postverkehrs, und 2) die Zoll- und Handelsverträge mit den umliegenden fremden Staaten, die im „Zollverein" vom Jahre 1834 ihren Abschluß fanden. Der Zweck dieser Verträge war die Verlegung aller Zölle an die Grenze; in Verbindung hiermit stand eine Förderung der Verkehrswege. Bereits im Jahre 1823 hatte Lippe-Detmold den Zollanschluß an Preußen vollzogen[281]); es reihten sich an [282]): Hessen-Darmstadt 1828, und Waldeck und Hessen — Kassel 1831.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Einwirkung der Post auf den Chausseebau. Die erste preußische Staatspost[283]) nahm ihren Hauptkurs von Berlin—Spandau—Brandenburg—Halberstadt—Braunschweig—Hannover nach Minden, von wo sie über Bielefeld—Lippstadt—Hamm(—Wesel) märkisch-westfälisches Gebiet berührte; später wurde diese Strecke von Minden durch das Münsterland auf Wesel geführt. Während dann zur Zeit Friedrichs II. England, Frankreich, Süddeutschland schon treffliche Chausseen hatten[284]), hatte Preußen noch keine einzige, woraus deutlich erhellt, welche Anstrengungen die Postverwaltung machen mußte, um hinsichtlich der Beförderung nicht zurückzubleiben. Seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts etwa wurde dann die Post als gemeinnütziges Werkzeug der Förderung der Steuer- und Produktionskraft eines Volkes erkannt und gewertet[285]).

Die Bedeutung der Post zu Vinckes Zeit in Westfalen würdigen sogar die Aeußerungen eines Westfalen in „einer freimütigen Denk-

---

280) O_2 10.

281) Roscher, S. 452.

282) Rothert, S. 13.

283) Begründet vom Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten; Stephan S. 12 ff; Haaß, S. 17 ff.

284) Stephan, S. 310.

285) Huber, S. 123.

schrift"[286]) aus dem Jahre 1841: Vor 30 Jahren sei kaum eine Posteinrichtung in Westfalen vorhanden gewesen; „aber keiner Provinz im preußischen Staate sind seitdem in dieser Beziehung größere Wohltaten zuteil geworden". Dabei sei das ungünstige Terrain Westfalens zu berücksichtigen, da ein Teil gebirgig, ein andrer sumpfig, ein dritter sandig sei. Die Post habe eben alles überwunden, mittelbar habe sie eine Menge Chausseen und Wege geschaffen, und heute gebe es kaum noch ein Dorf, wo nicht eine Postanstalt wäre[287]).

XII.

Die einzelnen Staatschausseen der Provinz Westfalen bis zum Jahre 1844.

In einem Ueberblick über die einzelnen Chausseen der Provinz Westfalen haben wir die Hauptstraßen, die sich meistens über mehrere Regierungsbezirke erstrecken, und die an sie sich anschließenden Nebenstraßen zu unterscheiden.

a) Hauptstraßen.

Zu den Hauptstraßen sind fünf Chausseen zu rechnen:

I. Die Chaussee von der schaumburg-lippischen Grenze—Minden—Rehme — Herford — Bielefeld — Gütersloh — Wiedenbrück — Rheda — Klarholz — Beelen — Warendorf — Telgte — Münster — Appelhülsen — Buldern — Dülmen — Haltern — Schermbeck bis zur Grenze in der weiteren Richtung auf Wesel. Sie zog sich also durch die Regierungsbezirke Minden und Münster hin und enthielt einen Teil der Minden—Coblenzerstraße, ferner die ganze Wiedenbrück—Münsterer und Münster—Weselerstraße.

Vor dem Jahre 1815 war an chaussierten Strecken auf dieser Chaussee nur der Weg von der lippischen Grenze—Minden—Rehme—Herford—Bielefeld vorhanden[288]). Die Bedeutung der Minden—Wiedenbrück—Münster—Weselerstraße war für die beiden Regierungsbezirke eine außerordentlich große; umfaßte sie doch im Regierungsbezirk Münster zwei Chausseen, um deren Bau sich Vincke, Regierung und beteiligte Gemeinden in hervorragender Weise bemüht haben. Besonders ist es die Münster—Weselerstraße, die immer und immer wieder in den Berichten auftaucht[289]). So sprach noch das „Promemoria über Bau und Unterhaltung der Kunststraßen in der Provinz Westfalen" vom 6. De-

---

286) Westfälische Zustände, S. 62.

287) Chaussee-, Brücken- und Fährgelder brauchten die Posten nicht zu bezahlen; nur von Extraposten wurde eine Abgabe verlangt.

288) Von Stein erbaut, vgl. S. 28, 29.

289) W Pr 1826, S. 37 ff; W Pr 1828/29, „Promemoria", Nr. 1; Sigismund, S. 8.

zember 1828 davon, daß, trotzdem der Bezirk in regem kommerziellen Wechsel mit dem Westen stehe, besonders die Chaussee Münster—Wesel — neben den von Münster aus nach Süden und Osten führenden Straßen — in einem trostlosen Zustande und ohne fortlaufende Verbindung mit irgendeinem bedeutendem Orte sei. „Man muß glauben, beim Betreten des Regierungsbezirkes Münster habe man nunmehr die preußischen Provinzen verlassen". Chausseegeld werde aber erhoben, obwohl der Vorspann für Frachtfuhren ohnehin hoch genug sei. Deshalb lasse es sich auch erklären, daß die Fuhrleute lieber große Umwege machten, und ferner daß die Chausseegeldeinnahme sehr dünn sei.

Genau so stand es auch mit der Münster—Wiedenbrückerstraße und der Strecke von Wiedenbrück nach Bielefeld. Der zweite[290]), dritte[291]) und vierte[292]) westfälische Landtag beschäftigten sich ausführlich mit ihrer Anlage; handelte es sich doch hierbei um die Verbindung des Bezirks Münster mit der Reichshauptstadt Berlin. Aber von Münster aus „muß man erst ein paar Tage durch Sand und Kot waten, bis man nahe vor Bielefeld ist. Von hier aus beginnt dann ein guter fahrbarer Weg". Bereits der 4. westfälische Landtag konnte konstatieren, daß der Chausseebau seither eifrig betrieben werde. Nachdem zunächst bis zum Jahre 1834 die Münster—Weselerstraße fertig gestellt war, schloß sich gleich daran — durch den Oberwegebauinspektor Major Pfeil[293]) der Bau der Chaussee Münster—Wiedenbrück—Bielefeld, so daß Ende der 1830er Jahre die Chaussee Minden—Münster—Wesel in ihrem ganzen Umfange fertig gestellt war. Ihre Breite betrug fast überall 44—48 Fuß. Schon im Jahre 1828 konnte ein Bericht der Steuerdirektion Münster[294]) darauf hinweisen, daß durch die beschlossene Chaussee Bielefeld—Wiedenbrück—Münster „das Königreich Hannover bedroht werde", da die von der Weser kommenden Wagen nicht mehr über Osnabrück zu fahren brauchten und die neue Chaussee benutzen würden. Das bewiesen auch die Chaussee-Einnahmen der ganzen 26½ Meilen langen Chaussee, die 16 Hebestellen enthielt. In den Jahren 1838—1840 betrug die Einnahme [295]) bereits insgesamt 63 564 rtlr, was einem jährlichen Durchschnitt von 21 188 rtlr entsprach. Von 1841—1844 stieg

[290]) W Pr 1828/29, „Promemoria", Nr. 2.

[291]) W Pr 1830/31.

[292]) W Pr 1833/34, S. 45 ff.

[293]) O_3 15.

[294]) „Ueber den Wert einiger Chausseen gegenüber fremden Staaten", 1828, St Pr St M.

[295]) Die sämtlichen folgenden Notizen über die Chausseegeldeinnahme der drei Regierungsbezirke sind den Berichten der Provinzialsteuerdirektion Münster entnommen, St Pr St M 1837—1844. Um Vergleiche ziehen zu können, sind — von Straße II ab — nur die Chausseegeldeinnahmen der letzten 4 Jahre, von 1841—1844, und eventuell die der Jahre 1838—1840 herangezogen, schon aus dem Grunde, weil bis dahin die in Betracht kommenden Straßen in ihrer überwiegenden Mehrheit fertig waren.

sie dann auf 22 312, 23 106, 24 700, 25 716 rtlr, betrug mithin für das Jahr 1844 fast 950 rtlr für die Meile. Interessant ist, daß die Hebestelle Rehme von 1841—1845 nicht weniger als 14 570 rtlr der 95 291 rtlr einbrachte, die in den Jahren 1841—1844 von den Hebestellen eingenommen wurden.

Ganz während Vinckes Oberpräsidentenzeit gebaut ist die zweite Hauptstraße, die

II. Chaussee, welche bei Wiedenbrück von Chaussee I abzweigte und die Minden—Coblenzerstraße über Lippstadt—Erwitte — Belecke — Meschede — Eslohe — Grevenbrück — Bilstein — Olpe — Freudenberg bis zur Grenze der Rheinprovinz auf Kirchen fortsetzte.

Schon der Bericht der Regierung Arnsberg vom Jahre 1819[296]) erkannte den Nutzen und die Bedeutung dieser damals noch im Bau begriffenen Chaussee. Verband sie doch die Weser von Minden aus durch das alte Herzogtum Westfalen und das Siegerland mit dem Oberrhein durchweg auf preußischem Gebiete, und war somit von großem Werte auch für die benachbarte Rheinprovinz. Der gesamte Frachtverkehr, der bisher über Hannover—Kassel—Marburg ging, wurde durch sie auf preußisches Gebiet gelenkt. Vornehmlich für das frühere Herzogtum Westfalen war die Chaussee sehr bedeutungsvoll, da sie ihm nach zwei Richtungen hin neue Wege schuf. Der Bau der Straße wurde im Jahre 1825 von der Preußischen Seehandlungssocietät begonnen, die ihn für die bedeutende Summe von 383 780 rtlr 15 sg 9 d für die Strecke von Erwitte — Olpe zu Ende führte, nachdem das Stück von Erwitte—Lippstadt bereits kurz vorher für 45 452 rtlr gebaut war[297]). Die am 1. Januar 1827 dem Verkehr übergebene Chaussee wurde, wie Vincke sagte, „sofort stark befahren" und brachte auch gute Einnahmen, die in den Jahren 1841—1844: 13 051, 14 142, 12 643 und 14 517 rtlr betrugen, Summen, die im richtigen Verhältnis zur Länge der Chaussee standen.

Bei Erwitte wurde die II. Hauptstraße von einer weiteren Hauptchaussee durchschnitten, nämlich der

III. Cöln—Berlinerstraße, die von der rheinländischen Grenze bei Beienburg—Schwelm—Gevelsberg—Nirgena—Hagen—Herdecke — Brüninghausen — Aplerbeck — Unna — Werl — Soest — Erwitte — Geseke — Salzkotten — Paderborn — Driburg — Brakel — Höxter bis zur braunschweigischen Grenze in einer Ausdehnung von 24 Meilen sich erstreckte. Von Beienburg—Unna war die Chaussee bereits bis zum Jahre 1815 vollendet, und es war vorauszusehen, daß Vincke das begonnene Werk Steins so bald wie möglich zu Ende führen

---

296) In G St 1816—1819.

297) In O St A 350, 1824.

298) O St 80, 20. Mai 1828.

würde[299]). Schon 1824 war die Strecke von Unna bis zur arnsbergiſchen Grenze bei Geſecke fertig geſtellt — ſpäter mußten ſie zum Teil wieder umgebaut werden[300]) —, und mittlerweile wurde auch auf mindenſchem Gebiete die Chauſſee zu Ende geführt. Die ihr zukommende Bedeutung erhielt dieſe Chauſſee — von Stein bis Unna ausgebaut — erſt dadurch, daß auch der Regierungsbezirk Minden durchquert wurde und man auf dieſe Weiſe in fremde Staaten (Braunſchweig, Hannover) leicht gelangen konnte. Die hohen Chauſſeegeldeinnahmen der 20 Hebeſtellen dieſer Chauſſee von 41 952, 43 177, 41 515 und 44 242 rtlr in den Jahren von 1841—1844 — 1844 nicht weniger als 1863 rtlr pro Meile — zeigen am beſten den regen Verkehr, der auf ihr herrſchte.

Sämtliche weſtfäliſchen Regierungsbezirke wurden durch die nächſte Kunſtſtraße berührt, die ſich aus zwei größeren Straßen, der

IV. *Münſter—Arnsberger- und Arnsberg—Beverungerſtraße* zuſammenſetzte, welche von Münſter — Drenſteinfurt — Hamm — Werl — Wimbern — Neheim — Hüſten — Arnsberg — Meſchede — Brilon — Bredelar — Weſtheim — Scherfede und weiterhin von Oſſendorf — es folgte von Scherfede—Oſſendorf eine Strecke Communalchauſſee — von Oſſendorf—Borgentreich nach Beverungen führten[301]). Schon der Umſtand, daß dieſe Chauſſee durch ſämtliche Regierungsbezirke in einer Länge von 23½ Meilen lief, läßt auf ihren Wert ſchließen. Nutzen hatten von ihr die verſchiedenſten Gebiete Weſtfalens. Vor allen Dingen verband ſie die beiden Regierungshauptſtädte Arnsberg und Münſter miteinander. Für Münſter ſchuf ſie — endlich! — die ſo ſehnlichſt erwünſchte Chauſſee nach Hamm, deren Bau mehrfach geſcheitert war[302]). Die Bedeutung der Chauſſee für das Herzogtum Weſtfalen iſt bereits an anderer Stelle gewürdigt[303]). Waldeck wurde ganz umgangen, da der geſamte Verkehr nach Kaſſel hin ſich jetzt von Scherfede über Warburg hinzog und nicht mehr über Arolſen Umwege zu machen brauchte. Das Intereſſe, welches Vincke dem Bau dieſer Chauſſee — beſonders in ihrem erſten Teile bis Werl hin — entgegenbrachte, zeigt uns eine Notiz, welche er beim Verwaltungsbericht der drei Regierungen über das Jahr 1827 machte[304]), daß die Strecke von Hamm—Werl in einer Länge von mehr als 2 Meilen (für 99 000 rtlr) unter ſeiner perſönlichen Leitung vollendet ſei.

---

299) Es wurde die Richtung der alten Heerſtraße, die den Namen „Hellweg“ führte, innegehalten, vgl. S. 4.

300) Vgl. S. 127.

301) Von Bredelar—Scherfede war die Chauſſee von der Königlichen Seehandlungsſocietät in 2 Sektionen gebaut worden, von denen die eine (3120 Ruten) im Reg.-Bez. Arnsberg, die andere (2963 Ruten) im Reg.-Bez. Minden lag; O St Mi 351, 6. März 1829.

302) Vgl. S. 33.

303) Vgl. S. 39—40.

304) O St 80, 20. Mai 1828.

Die letzte zu nennende Hauptstraße, die

V. Altenhagen—Siegenerstraße, die von Altenhagen (bei Hagen)—Breckerfeld—Halver—Kierspe—Meinerzhagen—Drolshagen—Olpe—Krombach—Siegen—Wilmsdorf bis zur nassauischen Grenze bei Kalte-Eiche in einer Ausdehnung von 14½ Meilen sich hinzog, war bekanntlich bereits bis zum Jahre 1815 fertig gestellt, da sie teils von Stein, teils von der kurkölnischen, teils von der nassauischen Regierung angelegt war. Es ist daran zu erinnern, daß gerade über diese Chaussee viele Klagen einliefen, da sie mehrere steile Stellen — Krombach, Olpe, Drolshagen — enthielt, die zwar umgebaut wurden[305]), aber zum Bau der „Volmestraße" den Hauptanstoß gaben[305]). Aus der Anlage dieser Straße erklärt es sich auch, daß die Einnahmen auf der Altenhagen—Siegenerstraße seit dem Jahre 1844 geringer wurden, trotzdem die „Volmestraße" damals erst zum kleineren Teil vollendet war. Betrug nämlich die Einnahme der 11 Hebestellen von 1838—1840: 37 575 rtlr und in den Jahren 1841—1843 noch 12 750, 11 156 und 11 300 rtlr — zusammen 35 206 rtlr —, so sank sie im Jahre 1844 auf 9939 rtlr[306]).

b) Nebenstraßen.

An die fünf Hauptchausseen schlossen sich in großer Zahl die Verbindungsstraßen an. Man faßt diese am besten in besondere Gruppen zusammen, deren man drei bilden kann:

1) Chausseen, die den Zweck haben, meist an Hauptchausseen liegende Orte mit der Rheinprovinz oder mit Knotenpunkten eines Nachbarlandes zu verbinden;

2) Kunststraßen, welche nur dem Verkehr der einzelnen Teile der Provinz untereinander dienen;

3) Straßen, auf denen in der Hauptsache Kohlenfuhrwerk verkehrt, die sogenannten Kohlenstraßen, die nur für einen Teil des Regierungsbezirks Arnsberg — die ehemalige Grafschaft Mark — in Betracht kommen.

Am zahlreichsten sind die Chausseen, welche man zur ersten Gruppe zählen kann. Im Regierungsbezirk Münster sind es fünf Kunststraßen, die in Nachbarländer führten. Ausgangspunkt dieser Straßen ist die Regierungshauptstadt Münster. Bekannt ist uns bereits die

[305]) Vgl. S. 88 und S. 75.

[306]) Gleich hier läßt sich eine Abzweigung dieser Hauptstraße einschieben. Sie erstreckte sich von Wilmsdorf—Burbach auf Nassau über 2 Meilen hin und schuf für die „gewerblichen Anstalten und Gruben des unteren Reviers Siegen" (W Pr 1833/34, S. 44) eine gute Verbindung; dasselbe galt auch von der nach dem Jahre 1844 angelegten Chaussee von Siegen bis zur Grenze in der weiteren Richtung auf Kirchen.

Telgte—Glandorferstraße, Telgte—Ostbevern—Glandorf bis zur hannoverschen Grenze. War sie doch die einzige Kunststraße, die das Münsterland bis zum Jahre 1815 aufweisen konnte. Im Zusammenhang mit der Wesel—Münsterstraße (vgl. Hauptstraße I) bildete sie die große „Heer- und Militärstraße“, die durch Napoleon ihre Bedeutung erhielt. Die Telgte—Glandorferstraße schuf eine gute Verbidung mit Hannover, zumal man auf den vorzüglichen Chausseen dieses Königreiches schnell nach Bremen und Hamburg gelangen konnte[307]). Die 2 Meilen lange Strecke brachte an ihrer Hebestelle Ostbevern an Chausseegeld 702, 658, 733 und 773 rtlr in den Jahren 1841—1844 ein. In den 1830er Jahren mußte die Chaussee ganz umgebaut werden, da sie allmählich so verfallen war, daß auf Befehl des Ministeriums vom Jahre 1829 kein Chausseegeld mehr erhoben wurde[308]). Die

Chaussee Münster—Glanerbrücke, Münster—Nienberge—Altenberge—Burgsteinfurt—Ochtrup—Gronau—Glanerbrücke in der weiteren Richtung auf Enschede in einer Länge von 7½ Meilen, und ebenso die

Appelhülsen—Koesfelderstraße, Appelhülsen—Nottuln—Darup—Koesfeld (kurz nach dem Jahre 1844 ausgebaut über Borken—Bocholt auf Emmerich zu) verfolgten beide das gleiche Ziel, eine gute Verbindung mit Holland zu schaffen. Dieser Zweck war durch die Münster—Weselerstraße erst zum Teil erreicht. Der westfälische Landtag von 1828/29[308]) fordert dringend den „Bau einer Verbindungsstraße nach Holland“. Der Verkehr sei von der Stadt Münster aus groß, und er würde noch bedeutend vermehrt werden, wenn eine gute Kunststraße nach Holland den Verkehr aus Hessen, Hannover und andern Staaten ganz über Münster lenken würde. Aber erst um die Mitte der 40er Jahre wurde die Chaussee gebaut, und erst der 8. westfälische Landtag von 1845[309]) konnte mit Genugtuung feststellen, daß der Bau der Chaussee Münster—Glanerbrücke im Gange und größtenteils vollendet sei. Bereits vorher war die Appelhülsen—Koesfelderstraße wenigstens bis Koesfeld fertig gestellt und konnten auf dieser 2¾ Meilen langen Chaussee Einnahmen von 474, 597, 833 und 897 rtlr — man sieht die steigende Frequenz — in den Jahren 1841—1844 gebucht werden.

Nur nach Norden hin fehlte dem Regierungsbezirke Münster lange eine gute Chaussee. Unbedingt erforderlich war sie schon deshalb, weil im Tecklenburgerkreise, — besonders in der Gegend von Ibbenbüren — manche Bergwerke lagen, die sich etwa in der gleichen Lage befanden, wie die Zechen der Grafschaft Mark vor der Erbauung der ersten westfälischen Chausseen und Kohlenstraßen. Oftmals haben besonders die westfälischen Provinziallandtage darauf hingewiesen, daß von Münster

307) W Pr 1828/29, „Promemoria“, Nr. 1.
308) W Pr 1828/29, „Promemoria“, Nr. 1 und Nr. 3.
309) W Pr 1845, S. 125.

aus ein Chausseebau nach Norden unbedingt notwendig sei und „unverantwortlich lange auf sich warten lasse[310]). Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, daß die Bodenverhältnisse recht ungünstige waren, da sich manche sumpfigen Stellen vorfanden und somit — ganz abgesehen von den teueren Anfuhrkosten — das Baumaterial recht schlecht war. Erst als die Gemeinden mit gutem Beispiel vorangingen und die Strecke von Greven—Saerbeck—Ibbenbüren und von der hannoverschen Grenze—Lotte—Ibbenbüren—Rheine chaussierten, ging auch der Staat dazu über, den Chausseebau zu vollenden. Während dann die Chaussee von Saerbeck—Ibbenbüren weiterhin Communalchaussee blieb, wurde die Strecke von der hannoverschen Grenze—Rheine zur Staatschaussee, und so zwei Kunststraßen geschaffen, von denen die eine als

Münster—Ibbenbürenerstraße, von Münster—Greven—Saerbeck—Ibbenbüren—Recke bis zur hannoverschen Grenze sich erstreckte und bei Ibbenbüren von der zweiten Chaussee

Hannoversche Grenze—Lotte—Ibbenbüren—Rheine gekreuzt wurde. Während letztere Straße bis zum Jahre 1844 fertig gestellt war, (von 1838—1840 brachte sie 4359, von 1841—1843 4569 rtlr an Chausseegeld) wurde das letzte Stück der Münster—Ibbenbürenerstraße, von Ibbenbüren—Recke bis zur hannoverschen Grenze erst um das Jahr 1850 gebaut. Beide Chausseen schufen gute Verbindungsstraßen nach Hannover und ergänzten die Chaussee, welche von Münster—Telgte—Glandorf bis zur hannoverschen Grenze lief. Bei Rheine, einem wichtigen Knotenpunkt für den Verkehr auf der Ems, war auch der Anschluß an diesen Fluß gefunden.

Im Regierungsbezirk Minden gehören sämtliche Chausseen — bis auf die nur 318 Ruten zählende Brackwederstraße[311]) — zu der Gruppe der Kunststraßen, die Orte des Bezirks mit benachbarten Staaten verbinden sollten[312]). Eine Erklärung hierfür ergibt sich aus der ganzen Lage des Regierungsbezirks, der zwar von Norden nach Süden lang ausgestreckt daliegt, von Osten nach Westen dagegen relativ sehr gering an Ausdehnung ist; ferner auch daraus, daß der Regierungsbezirk fast zu ¾ seines Umfangs von fremden Staaten umgeben ist.

Zur Verbindung mit dem Kurfürstentum Hessen wurde die Chaussee gebaut, welche von (dem schon mehrfach erwähnten) Wiedenbrück als

Wiedenbrück—Paderborn—Kasselerstraße über Rietberg — Neuhaus — Paderborn — Lichtenau — Kleinenberg — Scherfede — Warburg auf die kurhessische Grenze in der Richtung nach West-

---

310) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 309 ff.

311) Die Brackwederstraße verbindet den Ort Brackwede mit der Hauptchaussee Minden—Wiedenbrück, indem sie, von Brackwede ausgehend, zwischen Herford und Gütersloh in diese Chaussee einmündete.

312) Die nur 70 Ruten zählende sogenannte „Hausberger Fährstraße" bleibt hier unberücksichtigt, das Chausseegeld für diese Strecke wurde bei der Hebestelle Porta (auf Straße I) miterhoben; entnommen St Pr St M 1844.

uffeln und Kassel läuft. Schwierigkeiten erhoben sich, als die Strecke von Paderborn—Wiedenbrück chaussiert werden sollte. Trotz mancherlei Anregungen ist dieser Teil der Chaussee erst nach Vinckes Tode entstanden. Hiermit hatte es folgende Bewandnis: Eine Bitte des 6. westfälischen Landtags von 1841[313]) lief darauf hinaus, die genannte Strecke chaussieren zu lassen, damit eine Verbindung Kassel—Holland (über Wiedenbrück—Münster) hergestellt wurde und man nicht mehr genötigt sei, von Paderborn aus einen Umweg von 7 Stunden über Erwitte und Lippstadt zu machen, um nach Wiedenbrück zu gelangen. Die Antwort des Königs — vom 6. August 1841 — lautete dahin, daß erst nach Entwässerung der Gegend zwischen Rietberg und Delbrück an einen Chausseebau zu denken sei. Nachdem diese Entwässerung vorgenommen war, setzte sofort der Chausseebau ein[314]). Lebhafter Verkehr herrschte auf der Paderborn—Kasselerstraße. Brachten doch die fünf Hebestellen der 6½ Meilen langen Chaussee eine Einnahme von 37 162 rtlr in den Jahren 1841—1844, also im Jahre 9290 rtlr.

Eine Verbindung gleich mit zwei fremden Staaten brachten zwei Chausseen des Regierungsbezirkes Minden. Die eine führte

von der kurhessischen Grenze—Beverungen—Godelheim—Höxter—Fürstenau—Lippesche Grenze—Lügde[315])—Lippesche Grenze nach Waldeck—Pyrmont, während die zweite sich

von der kurhessischen Grenze (unweit des Ortes Volkmarsen) — Warburg — Brakel — Nieheim — Steinheim bis zur lippischen Grenze auf Wöbbeln hinzog.

Die Bedeutung beider Chausseen lag in der Verbindung mit zwei, ja sogar mit drei Staaten. Von Interesse ist, daß bei der Chaussee von Warburg bis zur lippeschen Grenze erst wieder die Gemeinden mit der Chaussierung beginnen mußten, bevor der Staat sich entschloß, den begonnenen Bau zu Ende zu führen[316]). Von Brakel—Holzhausen, etwas über eine Meile, ist diese Straße dauernd Communalchaussee gewesen. Auf beiden Chausseen stieg der Verkehr fortwährend, was sich am besten aus der Wegegeldeinnahme ersehen läßt, die in den Jahren 1838—1840 nur 3140 bezw. 2507 rtlr betrug, dagegen in den Jahren 1841—43 4439 bezw. 4917 rtlr.

Ueberhaupt war gerade Lippe-Detmold mit einigen größeren, an Hauptstraßen liegenden Städten des mindeschen Regierungsbezirkes gut verbunden. Führten doch

---

[313]) W Pr 1841, S. 129/130.

[314]) Allerdings wurde diese Entwässerung erst auf eine erneute Bitte des 7. westfälischen Landtags von 1843 (W Pr 1843, S. 142) hin vorgenommen.

[315]) Der „Canton Lüdge" (mit Lüdge als wichtigsten Ort) lag als „Insel" da; vom eigentlichen Regierungsbezirk Minden etwa eine Meile entfernt, von Waldeck-Pyrmont und Lippe-Detmold umgeben.

[316]) O_2 10, Ministerium an Regierung zu Minden, 22. Oktober 1830.

von Paderborn aus in einer Ausdehnung von 1½ Meilen auf den Ort Schlangen (Lippe Detmold),

von Bielefeld aus auf Detmold (Länge 1½ Meilen),

von Herford über 918 Ruten bis auf Salzuffeln

drei gut chaussierte Straßen nach Lippe-Detmold. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Zollabschluß mit Lippe-Detmold (1823) auf den Chausseebau günstig einwirkte[317]). Dies geht besonders aus dem Bau der Chaussee hervor, die von Bielefeld ausging, die erst im Jahre 1845 fertig gestellt werden sollte, aber schon im Jahre 1844 auf Bitten des westfälischen Landtags von 1843 gebaut wurde, da die dortige Gegend sehr bevölkert, dabei aber sehr arm sei und eine gute Verbindung nach Lippe-Detmold haben müsse[318]). Bemerkenswert ist, daß die genannten Chausseen gute Einnahmen brachten, so z. B. die Chaussee von Paderborn nach Schlangen, die, erst am 1. Juni 1844 dem Verkehr übergeben, bis Ende des Jahres bereits 349 rtlr Einnahme zu verzeichnen hatte.

Die letzte im Regierungsbezirke Minden zu nennende Chaussee, die

Minden—Lübbeckerstraße, welche von Minden—Lübbeck—Oldendorf zur hannoverschen Grenze führte, brachte für den nördlichen Teil des Regierungsbezirks Minden eine gute Verbindung nach Osnabrück, von wo mancherlei Anschluß, besonders nach Münster hin, gesichert war. Sie war zu Vinckes Zeit die einzige Chaussee, die den Regierungsbezirk Minden mit Hanover verband. Ihre Länge betrug 4½ Meilen. Von Anfang an „brachte sie lebendigen Verkehr"[319]), was auch die Einnahmen beweisen, die von 1838—1840: 7443, von 1841—1843: 7948 rtlr betrugen.

Die meisten Straßen in allen drei Gruppen liegen im Regierungsbezirk Arnsberg. Die Orte der 10 Chausseen, die den Regierungsbezirk mit der Rheinprovinz, Nassau, Hessen-Darmstadt und Hessen-Kassel verbanden, lagen — bis auf eine Ausnahme — sämtlich an den beiden Hauptstraßen, die schon unter Stein erbaut wurden. Sechs Chausseen verbanden eine Anzahl Gemeinden der früheren Grafschaft Mark mit der benachbarten Rheinprovinz:

Die Brüninghausen—Essenerstraße, von Brüninghausen—Crengeldanz—Bochum—Steele nach Essen (Rheinland) war schon durch Stein vollendet. Sie zweigte bei Brünninghausen von der Cöln—Berlinerstraße ab. Einen Maßstab für die Benutzung der Straße bietet die Chausseegeldeinnahme, die — bei 4 Meilen — an den 4 Hebestellen in den Jahren 1841—43: 12 133 rtlr gegenüber 10 728 rtlr in den Jahren 1838—1840 ergab.

---

317) Eine Notiz in den St Pr St M 1828 besagt, daß auch der große Schleichhandel durch die Chausseen und die Bielefeld—Wiedenbrückerstraße sehr unterbunden werde!

318) W Pr 1843, S. 141.

319) Nach St Pr St M 1828.

Die Schwelm—Düsseldorferstraße, von Schwelm bis zur Grenze, in der weiteren Richtung auf Rittershausen—Düsseldorf, 1180 Ruten lang. Bemerkenswert ist die große Einnahme, die von 1841—1843: 6775 rtlr, also — auf die halbe Meile berechnet — die bedeutende Summe von 2250 rtlr ergab, wozu ein reger Kohlenverkehr beitrug.

Raderstraße, Schwelm—Wolfshövel bis zur Grenze auf Radevormwald; Länge 1620 Ruten[320]), also etwa 3/4 Meilen. Auch auf ihr verkehrte viel Kohlenfuhrwerk.

Ohl—Wildenkuhlerstraße, von Rönsahl (Grenze der Rheinprovinz)—Ohl nach Wildenkuhlen, nahe bei Meinerzhagen gelegen. Eine Hebestelle erhob in den Jahren 1841—1844 insgesamt die Summe von 1018 rtlr; ihre Länge betrug eine Meile.

Lennep—Altenaerstraße, Rheinische Grenze—Halver—Brügge—Lüdenscheid—Altena. Lange Zeit diente diese, 4 Meilen lange Chaussee nur dem inneren Verkehr, besonders der beiden Gemeinden Lüdenscheid und Altena. Erst durch die Straße von Halver bis zur rheinischen Grenze erhielt die Lennep—Altenaerstraße eine Verbindung mit der Rheinprovinz.

Tönnisheide—Langenbergerstraße, die von Langenberg bis zur Grenze auf Tönnisheide über die kurze Strecke von 769 Ruten sich hinzog. An sie schloß sich die Langenberg—Hattinger Communalchaussee unmittelbar an, welche der Tönnisheide—Langenberger Staatschaussee erst eine wirkliche Bedeutung verschaffte.

Für die Erschließung des ehemaligen Herzogtums Westfalen sind drei Chausseen von Wichtigkeit, von denen die erste, die

Bredelar—Arolserstraße, von Bredelar—Giershagen—Canstein bis zur waldekschen Grenze auf Arolsen laufend, bereits vor dem Jahre 1815 von der hessisch-darmstädtischen Regierung fertig gestellt wurde[321]). Sie bildete eine Abzweigung der Arnsberg—Beverungerstraße. Der Verkehr auf ihr war nicht allzu bedeutend. Wurden doch auf der fast 2 Meilen langen Chaussee in den Jahren 1838—1840 insgesamt nur 870 rtlr und in der Zeit von 1841—1843: 982 rtlr eingenommen. Sehr häufig müssen jedoch auf ihr Extraposten gefahren sein, da diese von 1841—43 nicht weniger als 121 rtlr (1841: 13, 1842: 49, 1843: 59) einbrachten, was im Verhältnis zur Gesamtsumme etwa 15 Prozent ausmacht.

Viel bedeutender, nicht so sehr wegen der Einnahmen, die sie brachte, als vielmehr deshalb, daß viele Gemeinden an sie angeschlossen wurden oder unmittelbar an ihr lagen, war die zu Anfang der 1830er Jahre entstandene

Ruhrstraße, welche, mehr als 5½ Meilen lang, zwischen Meschede und Brilon bei Nuttlar begann und über Assinghausen—Nie-

[320]) Liebrecht, S. 123.
[321]) Vgl. S. 39.

dersfeld—Winterberg—Hallenberg auf die großherzoglich-hessische Grenze in der Richtung auf Neukirchen lief[322]). Die Ruhrstraße erhielt dadurch einen besonderen Wert, daß sie für das Frachtfuhrwerk einen Weg schuf, der diesem ermöglichte, von Minden bis zur großherzoglich-hessischen Grenze und von hier weiter durch das Großherzogtum Hessen im preußisch-darmstädtischen Zollverbande bleiben zu können und alle etwaigen Umwege — über Braunschweig und Kurhessen — zu vermeiden. Die Ruhrstraße führte durch eine äußerst gebirgige Gegend und daher bot ihr Bau manche Schwierigkeiten. Trotzdem hielten sich ihre Baukosten in normalen Grenzen, da für die 5½ Meilen insgesamt 258 745 rtlr ausgegeben wurden[323]), mithin auf eine Meile 47 644 rtlr entfielen. Man sieht, daß selbst in gebirgigen Gegenden durch Ausnutzung aller Vorteile der Bau einer Kunststraße mit nicht allzu hohen Kosten zu erreichen war.

Die sogenannte A g g e r s t r a ß e, von Wegeringhausen (zwischen Olpe und Meinerzhagen) bis zur rheinischen Grenze in der Richtung auf Neustadt und Cöln war trotz ihrer nur unbedeutenden Länge von 382 Ruten deshalb von Wichtigkeit, weil sie eine Lücke auf der Chaussee Cöln—Neustadt—Olpe ausfüllte[324]).

Für die ehemaligen Grafschaften Wittgenstein-Wittgenstein und Wittgenstein-Berleburg und ihre Verbindung mit dem Großherzogtum Hessen hatte die

W i t t g e n s t e i n e r s t r a ß e, Kreuztal—Ferndorf—Hilchenbach—Laasphe bis zur hessischen Grenze auf Biedenkopf ihre Bedeutung. Bereits vor dem Jahre 1815 begonnen[325]), wurde sie unter preußischer Herrschaft bald in ihrer ganzen Länge von 6½ Meilen vollendet. Durch ihren Anschluß an die große Hagen—Siegener Hauptchaussee schuf sie Verbindungen nach allen Richtungen. Viel benutzt, brachte sie in den Jahren 1838—1840: 9440 rtlr Einnahmen an Chausseegeld, denen allerdings von 1841—1843 nur Einnahmen von 7583 gegenüberstanden. Besonders Nassau brachte diese Chaussee großen Schaden, da die „Dillenburger" Kunststraße (Fortsetzung der Hagen—Siegenerstraße auf nassauischem Gebiete) durch sie ziemlich wertlos wurde.

Soweit über diese erste Gruppe von Chausseen! Uebermogen bei ihr schon die Chausseen des Regierungsbezirks Arnsberg, so tritt dieser Regierungsbezirk noch mehr hervor bei z w e i t e n G r u p p e v o n S t r a ß e n, die nur der inneren Verbindung der einzelnen Gemeinden Westfalens untereinander dienen sollten. Ganz zurück trat hierbei der

322) Eine Abzweigung der Ruhrstraße, die ebenfalls eine Chaussee nach dem Kurfürstentum Hessen schuf, ging von Hallenberg auf Somplar zu. Sie zählte nur 836 Ruten.

323) O_2 10, Regierung zu Arnsberg, 8. Oktober 1831.

324) „Eisenach—Cassel—Cöln" sind durch das Ausfüllen dieser Lücke verbunden, sagt mit etwas Uebertreibung ein Bericht des 8. westfälischen Landtags von 1845, W Pr 1845, S. 128.

325) Vgl. Seite 42.

Regierungsbezirk Minden, während den Regierungsbezirk Münster — abgesehen von den Hauptchausseen — nur zwei größere Kunststraßen mit dem Regierungsbezirk Arnsberg verbanden. Die

Schermbeck—Dorstenerstraße u. Dorsten—Elberfelderstraße, von Schermbeck—Dorsten—Haltern—Recklinghausen—Bochum—Hattingen—Sprockhövel—Herzkamp bis zur rheinischen Grenze bei Hohrath mit der weiteren Richtung auf Elberfeld führend hatte schon dadurch, daß sie die mannigfachsten Gebiete — Mark, Recklinghausen, Münsterland — durchschnitt, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Verband sie doch einerseits das Kohlenrevier der Grafschaft Mark mit der Lippe und konnte so den märkischen Erzeugnissen neue Absatzquellen verschaffen[326]), während sie andererseits neue Gebiete der Mark und des Münsterlandes erschloß. Diese Chaussee zeigt — wie auch mehrere andere — deutlich den Umschwung, der in der Haltung der Gemeinden gegenüber dem Chausseebau eingetreten war. Früher hatte man dem Bau von Kunststraßen oft den größten Widerstand entgegengesetzt, jetzt dagegen bemüht man sich, alles in guten Stand zu setzen, Anschlußwege zu schaffen, überhaupt auf alle mögliche Weise den Chausseebau zu unterstützen.

Manche Wünsche und Hoffnungen erfüllte die

Münster—Dortmunderstraße, Münster—Barriere Schönfeldsbaum (bis hierher mit der Münster—Arnsbergerstraße zusammen)—Herbern—Werne—Lünen—Dortmund—Brüninghausen[327]). Allerdings war die Strecke von Dortmund bis Lünen schon im Jahre 1823 vollendet. Länger dauerte es aber, bis die Verbindung „zwischen der korn- und holzreichen Gegend des Münsterlandes und des Hellweges mit der märkischen Fabrikgegend hergestellt war“[328]). Doch wurde — unter Mithülfe von Gemeinden und Privatleuten[329]) — noch während Vinckes Oberpräsidentenzeit der Weg von Lünen nach Münster fertig gestellt. Die bedeutenden Einnahmen[330]) der 4 Meilen langen Chaussee, 1838 bis 1840: 8415 rtlr, 1841—1843: 9816 rtlr, beweisen zur Genüge den regen Verkehr, der auf ihr herrschte.

Ueber alle drei Regierungsbezirke erstreckte sich die

Hamm—Wiedenbrückerstraße, Hamm—Dolberg—Beckum—Stromberg—Außel—Wiedenbrück. Sie kürzte die Chaussee Wiedenbrück—Erwitte—Werl—Hamm um volle fünf Meilen und die Chaussee von Minden—Wiedenbrück—Münster zur Rheinprovinz um 3 Meilen

[326]) St O B D 42/129, 2. August 1826.

[327]) Von Brüninghausen—Dortmund war diese Chaussee bereits bis zum Jahre 1815 vollendet, vgl. S. 22, 23.

[328]) W Pr 1845, S. 125.

[329]) St O B D 42/129 (Chaussee Herbern—Lünen).

[330]) Die Einnahmen gelten nur für die Strecke von Herbern bis Dortmund, da die Hebestelle Schönfeldsbaum bis Herbern miterhob.

ab[331]). Schon aus diesem Grunde muß man sich wundern, daß sie erst im Jahre 1844 eröffnet wurde, und wiederum erst, nachdem die Gemeinden einige Strecken mit eigenen Mitteln chaussiert hatten[332]).

Nur die inneren Verbindungsstraßen sowie die Kohlenstraßen des Regierungsbezirks Arnsberg bleiben noch übrig. Von den Verbindungsstraßen sind zusammen zu nennen die

Hagen—Wimbernerstraße, Wehringhausen (bei Hagen) —Limburg—Letmathe—Iserlohn—Menden—Wimbern und ferner die

Ardeyer- und Baerst—Höchstenerstraße, die über 3¼ Meilen von Crengeldanz—Baerst—Aplerbeck sich erstreckte.

Bei beiden Chausseen handelt es sich um Straßen, die bereits bis zum Jahre 1815 — abgesehen von der kurzen Strecke von Menden bis Wimbern — gebaut waren. Sie büßten auch in den Jahren 1815—1844 nichts an Bedeutung und Verkehr ein[333])

Durch nachstehende hervorragende Verbindungsstraßen wurde in den Jahren 1815—1844 der Verkehr der beiden Hauptbestandteile des Regierungsbezirkes Arnsberg, der alten Grafschaft Mark und des Herzogtums Westfalen, sehr gefördert:

Schwerterstraße, Letmathe—Schwerte—Hörde. Sie schuf eine gute Verbindungschaussee zwischen der Cöln—Berlinerstraße und der Hagen—Wimbernerstraße. In den 1820er Jahren scheint sie zunächst als Aktienstraße geplant gewesen zu sein, wie aus zwei Schreiben, der Regierung zu Arnsberg und des Ministeriums des Innern, hervorgeht[334]). Doch scheiterte dieser Plan, da seitens der Interessenten zu hohe Anforderungen gestellt wurden. Die zweimeilige Straße brachte von 1841—1843 die Summe von 9436 rtlr an Chausseegeldern, ein, denen von 1838—1840 nur 7207 rtlr gegenüberstanden. Seit Ende des Jahres 1844 wurde die Chaussee von Hörde nach Dortmund weitergeführt.

Hamm—Unnaerstraße und Unna—Mendenerstraße, Hamm—Pelkum—Kamen—Unna—Langschede—Menden. Der letzte Teil dieser Straße wurde erst in den Jahren 1840—1843 fertig gestellt, paßte sich dann aber dem Verkehr, der auf der Hamm—Unnaerstraße herrschte, gut an, indem auf dieser Chaussee im Jahre 1842: 419, 1843: 1071, 1844: 1781 rtlr eingenommen wurden. Die Verbindung

---

331) W Pr 1837, S. 109/110.

332) W Pr 1837, S. 109/110.

333) Erst seit dem Jahre 1844 verlor die letztgenannte Straße (Crengeldanz—Aplerbeck) etwas von ihrer Bedeutung, da die Witten—Wetterer Aktienstr. den Weg nach Aplerbeck hin abkürzte (vgl. S. 270). — Am 3. November 1835 machte das Bergamt Bochum in einem Schreiben an das Oberbergamt Dortmund (St O B D 42/129) die interessante Angabe, daß im Jahre 1834 von den 9 an der Chaussee Crengeldanz—Aplerbeck liegenden Zechen nicht weniger als 472 779½ Scheffel Steinkohle auf genannter Chaussee nach Herdecke, Hagen, Altena, Iserlohn usw. versandt seien. — Man kann deshalb obige Chaussee auch als Kohlenstraße ansehen.

334) O_2 10, 7. Mai 1827; O_2 10, 3. Juli 1827.

des Chausseeknotenpunktes Hamm konnte nicht ohne Einfluß bleiben. Bei Langschede kreuzte die

Baarstraße, welche Iserlohn—Kalthoff mit Langschede verband und am 1. Februar 1844 dem Verkehr übergeben wurde, die Chaussee von Hamm nach Menden. Die Baarstraße schuf für Iserlohn eine kürzere Verbindung nach Menden hin, als ihn bisher die Hagen—Wimbernerstraße hatte bringen können. Die

Lennestraße, die von Grüne—Altena—Werdohl—Rönkhausen—Lennhausen—Grevenbrück nach Altenhundem[335]) führte, ist zusammen mit der

Volmestraße, Eilpe (bei Hagen)—Volmetal—Dahl—Hagen—Brügge—Meinerzhagen zu nennen. Beide Chausseen erschlossen die Täler der Flüsse, die ihnen den Namen gaben[336]). Die Anlage beider Straßen wurde von den westfälischen Provinziallandtagen mehrfach gefordert, hauptsächlich deshalb, weil man eine möglichste Umgehung der — bekanntlich viele steile Stellen enthaltenden — Hagen—Siegenerstraße wünschte. So stellte der 6. Landtag genaue statistische Berechnungen auf über den gegenwärtigen Verkehr zwischen der Lenne- und Ruhrtalgegend und Siegen. Jährlich betrage dieser Verkehr 572 700 Centner. Da nun die Fracht von Hagen—Siegen für einen Centner 11 sg 8 d koste, ergäben sich 222 716 rtlr an Frachtkosten, wozu noch die Kosten für den Vorspann kämen, die — für einen Centner 5 sg 6 d — 105 822 rtlr betrügen. Besonders die letztgenannte riesige Summe könne durch die Neuanlagen der Lenne- und Volmestraße[339]) gespart werden.

Nach Fertigstellung der 6½ Meilen langen Lennestraße sprach dann der 7. westfälische Landtag[340]) von dem „tiefgefühlten Dank", besonders der Gewerke des Siegerlandes, die durch sie mit Altena und Iserlohn verbunden seien; die Provinzialstände baten dann nochmals um den Bau der Volmestraße, welche eine um 3500 Ruten kürzere Verbindung bieten werde als die Chaussee Hagen—Meinerzhagen und außerdem von steilen Stellen völlig frei sei. Zwar wurde der Chausseebau[341]) noch im Jahre 1844 begonnen, aber erst im Jahre 1849 ganz zu Ende geführt.

Gegenüber der großen Bedeutung der Lenne- und Volmestraße treten die noch zu erwähnenden inneren Verbindungsstraßen sehr zurück,

---

[335]) In den Jahren 1844—1845 wurde die Chaussee noch erweitert durch die Straße von Altenhundem nach Krombach.

[336]) Ein Bericht der Regierung zu Arnsberg (O St A 350, Jahr 1844) hebt hervor, daß „die Lennestraße das Lennetal in seiner ganzen Naturschönheit erschlösse".

[337]) W Pr 1841, S. 130—152.

[338]) W Pr 1843, S. 144.

[339]) Der Bau der Volmestraße, den Vincke im Jahre 1829 bereits als sicher annahm, scheiterte aus mehreren Gründen, vgl. S. 255 und 261.

[340]) W Pr 1843, S. 144.

[341]) Vornehmlich der westfälische Abgeordnete Fritz Harkort (Berger, S. 215) trat für den Bau der Chaussee durch das Volmetal energisch ein.

so groß auch an sich für die einzelnen Ortschaften ihr Nutzen sein mochte. Die

Gevelsbergerstraße, Schwelmerbrunnen—Gevelsberg—Nirgena, etwa ½ Meile lang, sollte zwischen Schwelm und Gevelsberg eine möglichst kurze Verbindung herstellen.

Hüsten—Rönkhausenerstraße, Hüsten—Hachen—Sundern—Allendorf—Rönkhausen. Diese Kunststraße verband die Lennestraße (bei Rönkhausen) mit der Hauptchaussee von Münster—Arnsberg nach Beverungen, während die

Arnsberg—Soesterstraße, von Arnsberg—Wippringsen—Soest, für Arnsberg eine andere Verbindung mit der Cöln—Berlinerstraße schuf, die von Arnsberg aus bisher nur bei Unna und Werl erreicht werden konnte. Auf beiden Chausseen wird der Verkehr nicht allzu groß gewesen sein, wenn auch die Chausseegeldeinnahme auf der Arnsberg—Soesterstraße in den Jahren 1841—1844 immerhin 912, 874, 854 und 905 rtlr auf der fast drei Meilen zählenden Chaussee betrug.

Nur wenige Worte über die dritte Gruppe, die Kohlenstraßen des Regierungsbezirkes Arnsberg[342]) „auf denen die Kohlen zunächst aus den Revieren nach den umliegenden Orten und Chausseen transportiert wurden“[343]). Sie standen unter der Aufsicht des Staates; Wegegeld wurde wie auf anderen Chausseen erhoben. Die bei weitem wichtigste aller Kohlenstraßen war die

Wittenerstraße, die von Wetter—Rennebaum ins bergisch- [illegible] schon bis zum Jahre 1815 teilweise chaussiert, machte der riesige Verkehr auf ihr einen Umbau nötig, der Ende der 20er und Anfang der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts erfolgte. „Die befahrenste Straße im ganzen preußischen Staate“ nennt sie ein Bericht des Oberbergamts Dortmund vom 12. Juni 1826[344]), der auch eingehend über den Verkehr auf der Wittenerstraße handelte: An manchen Wintertagen wurden oft 10 000 Scheffel Kohlen auf ihr transportiert; Barmen, Elberfeld, Ronsdorf, Remscheid, Solingen und viele andere Städte der Rheinprovinz — ganz abgesehen von den zahlreichen westfälischen — bezögen durch diese Chaussee ihre Steinkohlen. Eine einzige Barriere habe schon in einem Monat 2000 rtlr an Wegegeldern eingenommen.

Man sieht, welche Bedeutung dieser Straße im westfälischen Industriegebiet zukam. Ihre 2½ Meilen brachten an Chausseegeld in den Jahren 1838—1840: 32 558 rtlr, von 1841—1843: 35 768 rtlr ein; im Verhältnis zur Meilenzahl eine außerordentlich beträchtliche Summe.

Alle übrigen Kohlenstraßen standen mit der Wittenerstraße in mittelbarem und unmittelbarem Zusammenhange. Es genüge der Hin-

---

342) Vgl. S. 25—28.
343) St O B D 42/129, 12. Juni 1826.
344) St O B D 42/129, 12. Juni 1826; desgleichen auch ein „Promemoria über den Zustand der Kohlenstraßen in der Grafschaft Mark“.

weis, daß der Verkehr auf ihnen denen der meisten westfälischen Chausseen zum mindesten entsprach. Schon ein Bericht „über den Zustand der Kohlenstraßen in der Grafschaft Mark“ (vgl. S. 216, Anm. 1) betonte, daß die Kohlenstraßen wegen ihrer großen Benutzung manchmal in sehr schlechtem Zustande seien, und deshalb die Staatsregierung für ihre Unterhaltung mehr tun müsse.

Im wesentlichen war das Netz der Kohlenstraßen schon im Jahre 1815 als vollständig anzusehen, nur noch wenige chaussierte Kohlenstraßen wurden nach dieser Zeit gebaut. Die westfälischen Kohlenstraßen im Jahre 1844 — außer der Wittenerstraße — waren:

1. Schlebuscher straße, die nach dem Ausbau bis Herdecke hin auch den Namen Nirgena—Herdeckerstraße führte, von Nirgena—Schlebusch—Wetter nach Herdecke; Länge 2½ Meilen.

2. Vogelsangerstraße, von Vogelsang (nahe bei Gevelsberg) bis in die Nähe von Schlebusch; Länge 1137 Ruten.

3. Schevenerstraße, von Scheven auf die Wittenerstraße. 450 Ruten lang.

4. Crengeldanz — Castroperstraße, Crengeldanz — Langendreer — Castrop. Seit dem Jahre 1815 entwickelte sich diese Chaussee immer mehr zu einer Kohlenstraße, das heißt die sie befahrenden Kohlenfuhrwerke überwogen gegenüber allen anderen Frachtfuhrwerken. Trotzdem ihre Bedeutung erst dann richtig hervortrat, als sie zum Münsterland hin ausgebaut wurde — in den 1850er Jahren —, zeigen doch ihre Chasseegeldeinnahmen (1841—1843: 3479 rtlr) den leidlichen Verkehr der Straße.

5. Chaussee Rennebaum — Lichtplatz, ½ Meile.

6. Chaussee Einern — Herzkamp, ¼ Meile.

Insgesamt auf mehr als 230 Meilen war die Länge der chaussierten Staatschausseen Westfalens zu Ende des Jahres 1844 angewachsen. In dieser riesigen Ausdehnung des westfälischen Chausseenetzes liegt eines der Verdienste des Oberpräsidenten von Vincke. Seine unausgesetzten Bemühungen waren nicht umsonst gewesen. Wie es gerade ihm gelungen war, die Abneigung der Bewohner Westfalens gegen jede Art von Chausseebau zu beseitigen, kann man bei mehr als einer Chaussee deutlich erkennen! Nirgends wurde aber auch der Straßenbau mit einer größeren Lebhaftigkeit betrieben als gerade in den preußischen Provinzen zwischen dem Rheine und der Weser, in Rheinland und Westfalen, in denen der Freiherr vom Stein zuerst für den Kunststraßenbau gewirkt hatte. Durch seine aufopfernde Tätigkeit für die Anlage, Ausführung oder Erweiterung der Staatschausseen, „durch welche Westfalen erst eine feste Stütze seiner segensreich aufblühenden Industrie und seines Wohlstandes erhielt“[345]), legte Vincke den Schlußstein zum Werke des Freiherrn vom Stein.

---

345) Wesermann, 1830, Einleitung.

Kapitel III:

Der außerstaatliche Chaussee- und Wegebau in Westfalen zur Zeit des Oberpräsidenten von Vincke.

Neben dem Staatschausseebau trat der übrige Bau von Kunststraßen in der Provinz zurück. Standen doch — rein ziffernmäßig — am Ende der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit (1844) den 230 Meilen Staatschausseen nur 40 Meilen aller anderen Chausseen gegenüber. Es darf hierbei aber nicht übersehen werden, daß von den 230 Meilen Staatschausseen im Jahre 1815 schon 90 vorhanden waren, während die 40 Meilen sonstiger Chausseen erst seit den Jahren 1814—1815 entstanden sind.

I.

Kreis- und Provinzial- oder Bezirksstraßenbau.

In einigen Teilen der Provinz Westfalen wurden zu den Grundsteuern noch sogenannte Zusatzcentimen erhoben[346]), eine Einrichtung, die aus der Zeit stammte, wo diese westfälischen Gebietsteile noch nicht unter preußischer Herrschaft standen. Diese Zusatzcentimen betrugen in dem französisch gewesenen Teil des Fürstentums Münster[347]) — hier wurden sie unter preußischer Herrschaft nur bis zum Jahre 1828 erhoben — 33⅚ Prozent, im Fürstentum Siegen 15⅓ Prozent, in der Grafschaft Mark 22⅓ Prozent, im Herzogtum Westfalen 9⅔ Prozent der Grundsteuer, während Minden-Ravensberg ganz befreit war[348]). Unter preußischer Herrschaft — seit dem Jahre 1815 — wurde die Einrichtung der Zusatzcentimen beibehalten, und der Ertrag teilweise zum Chausseebau (und zwar für den inneren Verbindungsbau des betreffenden Gebietes) verwandt, so z. B. im Fürstentum Münster 17 Prozent und in der Grafschaft Mark 7 Prozent aller Zusatzcentimen.

Seit dem Ende der 1820er Jahre trat hierin eine Aenderung ein. In der Grafschaft Mark und im Fürstentum Siegen wurden die Zusatzcentimen auch weiterhin erhoben, dagegen erfolgte im Fürstentum Münster ihre Gesamtaufhebung (1828); ein Antrag des 1. westfälischen Landtags, diese Aufhebung auf ganz Westfalen auszudehnen, scheiterte. Eine große Wandlung zeigte sich seit dem Jahre 1828 im ehemaligen

---

346) W Pr 1826, S. 21 ff.

347) Münster brachte jährlich 40 800 rtlr an Zusatzcentimen auf, hatte aber trotzdem im Jahre 1827 erst 19¼ Meilen Chaussee; W Pr 1828, „Promemoria", Nr. 1.

348) W Pr 1826, S. 21 ff.

Herzogtum Westfalen. Die westfälischen Landtage von 1828/29[349]), von 1833/34[350]), von 1841[351]), von 1843[352]) und von 1845[353]) beschäftigten sich eingehend mit der Regelung der Zusatzcentimen im Herzogtum Westfalen. Es hatte folgende eigenartige Bewandnis mit diesen Beiträgen, die besonders dem Chaussee- und Wegebau dienten.

Zur Zeit der kurkölnischen Herrschaft lastete der Wegebau im Herzogtum Westfalen auf den einzelnen Städten, Freiheiten, Kirchspielen, Gerichten und Aemtern. Am 16. Juni 1717[354]) wurde zum ersten Male der Wegebau durch ein Gesetz geregelt, das am 14. Januar 1769[355]) erneuert wurde; u. a. wurden über die Breite der Wege, ihre Erhöhung und das Abhauen der beschattenden Bäume und Hecken genauere Bestimmungen erlassen. In den 1780er Jahren wurde die Landstraße von Olpe zur siegenschen Grenze „von den Ständen aus gemeinsamen Mitteln"[356]) in chausseemäßigen Stand gesetzt. Im übrigen entstanden unter der Herrschaft Kurkölns nur eine Anzahl „polizeimäßiger Wege"[357]), welche unter hessisch-darmstädtischer und preußischer Regierung zu Chausseen umgebaut wurden, z. B. Arnsberg—Meschede—Brilon—Bredelar—Giershagen, Hüsten—Hachen—Rönkhausen—Lennhausen.

Als die darmstädtische Regierung im Herzogtum Westfalen ans Ruder kam (1803), begann sie sogleich mit dem Bau von Chausseen, da sie erkannte, daß diese „terra incognita"[358]) durch ein Kunststraßennetz erschlossen werden mußte, wenn man von dem Lande Nutzen haben wollte. Um für diesen Kunststraßenbau die nötigen Kosten aufbringen und ihn erfolgreich durchführen zu können, entschloß sich die hessische Regierung, seit dem Jahre 1807 einen besonderen Wegebauzuschuß-Fonds „distriktsweise"[359]) zu erheben. Die auf diese Weise einkommende Summe erreichte die Höhe von jährlich 23 611 rtlr 3 sg 4 d. Durch diesen Betrag wurde es ermöglicht, größere Chausseestrecken noch zu hessisch-darmstädtischer Zeit im Herzogtum Westfalen zu bauen. Vincke — in einem Bericht vom 26. November 1826 an den 1. westfälischen Provinziallandtag[360]) — spricht davon, daß nicht weniger als 26 344 Ruten (= 13 Meilen) Chaussee unter der hessischen Regierung gebaut wurden. Zur Zeit, als das Land an Preußen fiel, betrug die Einnahme nicht weniger als 11 756 rtlr. →

---

349) W Pr 1828/29, S. 2.
350) W Pr 1833/34, S. 45 ff.
351) W Pr 1841, S. 124 ff.
352) W Pr 1843, S. 26—27, S. 140—142.
353) W Pr 1845, S. 116.
354) Scotti, W, I, Nr. 322.
355) Scotti, W, I, Nr. 642.
356) W Pr 1833/34, S. 45.
357) Unter „polizeimäßigen Wegen", auch „Polizeistraßen" genannt, sind solche Wege und Straßen zu verstehen, welche nicht chaussiert sind, aber unter besonderer polizeilicher Aufsicht stehen.
358) O St 80, 23. März 1829.
359) W Pr 1833/34, S. 44.
360) W Pr 1833/34, S. 45.

Unter preußischer Herrschaft wurde der jährliche Wegebauzuschuß zwar weiter erhoben, aber nicht mehr ausschließlich für das Herzogtum Westfalen, sondern für alle Teile der Provinz Westfalen verwandt. Dazu kam noch, daß die Gemeinden des Herzogtums Westfalen beim Chausseebau zu Hand- und Spanndiensten verpflichtet waren, wovon die hessische Regierung abgesehen hatte, da sie den jährlichen Wegebauzuschuß erhob.

Es war vorauszusehen, daß Beschwerden und Klagen der Bewohner des alten Herzogtums Westfalen sehr bald an der Tagesordnung sein würden. Die langen Verhandlungen der westfälischen Provinziallandtage, die überhaupt das Sprachrohr bei Mißständen aller Art in der Provinz Westfalen waren und unter Vinckes hervorragender Leitung[361]) außerordentliches leisteten[362]), deuten auf die zahlreichen Gesuche hin. Bereits auf dem 2. westfälischen Landtage von 1828/29 beklagten sich die Eingesessenen sowohl über die gegenwärtige Verwendung des Wegebaufonds wie auch über die übermäßige Heranziehung zum Wegebau, von dem sie befreit zu sein glaubten. Zudem — so wurde ausgeführt — seien unter der preußischen Staatsverwaltung bis zum Jahre 1824 erst 4 Meilen Chaussee gebaut. Die Vorschläge des 2. westfälischen Landtages lauteten: 1) Befreiung von den Leistungen zum Chaussee- und Wegebau, 2) den früheren Wegebaufonds von 23 611 rtlr 3 sg 4 d „der ursprünglichen Bestimmung zurückzugeben" und nur zu Bauten im Herzogtum Westfalen zu verwenden, 3) die Wegebauschulden unter die allgemeinen Staatsschulden aufzunehmen.

Die Antwort des Königs im Landtagsabschied vom 31. Dezember 1829[363]) regelte alle in Betracht kommenden Punkte: Um eine Ueberlastung mit Wegebauarbeiten zu vermeiden, soll das jährliche Maximum eines Verpflichteten an Hand- und Spanndiensten im Sommer 6 Tage, im Winter 8 Tage nicht übersteigen. Hierfür kann jedoch ein besonderer Beitrag entrichtet werden, der 8⅓ Prozent der Grund- und Klassensteuer des Verpflichteten nicht übersteigen darf. Der Wegebaufonds wird auf die jährliche Summe von 10 466 rtlr festgesetzt, da von den 23 611 rtlr 13 205 rtlr (6505 für die Gewerbe- und Viehsteuer und 6700 zur Amortisierung der Wegbauschulden des Herzogtums Westfalen, die nicht auf die Staatskasse übernommen werden könnten) in Abzug zu bringen seien. Er darf nur für das Herzogtum Westfalen verwandt werden.

Seit dem Jahre 1828 war somit ein besonderer jährlicher Wegebaufonds von 10 406 rtlr allein für das Herzogtum Westfalen vorhanden, wozu noch 8⅓ % der Grund- und Klassensteuer jedes zum Straßen-

[361]) Bis zu seinem Tode (1831) war der Freiherr vom Stein Landtagsmarschall; Vincke war vom 1.—7. westfälischen Provinziallandtag (1826—1843) Landtagskommissar.

[362]) Vgl. z. B. die mancherlei Anregung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen.

[363]) v. Rönne, S. 172—173.

bau Verpflichteten — oder seine Hand- und Spanndienste — kamen, so daß man über ziemlich hohe Summen jährlich verfügen konnte. Der von der Staatskasse gesonderte Wegebaufonds führte den Namen Bezirksstraßen- oder Provinzialstraßenbaufonds. Die mit seiner Hülfe im Herzogtum Westfalen erbauten Straßen hießen Provinzial- oder Bezirksstraßen[364]).

Neue Anträge seitens der Bewohner des alten Herzogtums beschäftigten bereits den 4. westfälischen Landtag von 1833/34. Die Stände beschwerten sich darüber, daß in den ersten 5 Jahren seit dem Bestehen des Provinzialstraßenbaufonds erst etwa 2 Meilen Chaussee — von Arnsberg in der Richtung auf Soest[365]) — für 44 486 rtlr gebaut seien, was einer angemessenen Verteilung nicht entspräche. Sie richteten an den König 4 Bitten: 1) den Ständen nicht nur, wie bisher, Bewilligungsrecht, sondern auch 2) Mitwirkung bei der Bestimmung der neu zu bauenden Chausseestrecken und weiterhin Rechnungsrevision zu gewähren, 3) möglichste Berücksichtigung aller Kreise, besonders nach ihrer freiwilligen Beitragspflicht, 4) besondere Beaufsichtigung der Straßen durch ständische Deputierte. Diese Vorschläge wurden vom Könige am 30. Dezember 1834 genehmigt; dagegen wurde ein weiterer Antrag der Stände, den Bezirksstraßenbaufonds zu erhöhen, vorläufig zurückgestellt.

Dieser letztgenannte Punkt bot hauptsächlich dem 6. Provinziallandtage von 1841 einen Anlaß, um Aenderungen zu bitten. Indem er an die Verfügung des 2. Landtages von 1828/29 erinnerte, wurde von ihm darauf hingewiesen, daß in den seitdem verflossenen 13 Jahren nicht weniger als 12 Meilen Kunststraßen im Herzogtum Westfalen angelegt seien. Da der gesamte Wegebaufonds für diese 13 Jahre insgesamt 135 278 rtlr, die gesetzlich festgelegten Beiträge der Eingesessenen nicht über 50 Prozent dieses Fonds, also 67 639 rtlr, zusammen 202 917 rtlr ergäben, so ließe sich die Opferwilligkeit der Bewohner zur Genüge erkennen. Hätten doch die Baukosten für 12 Meilen Chaussee mindestens 300 000 rtlr betragen, wenn man nur 25 000 rtlr für eine Meile ansetzte. Gegenwärtig seien die Kräfte der Gemeinden aber erschöpft, man sei „auf einen toten Punkt angekommen“ da Unterhaltung und Neubau der Chausseen für das Land zu teuer sei, wenn auch der Staat einige Strecken, wie Arnsberg—Soest, Sundern—Allendorf, übernommen habe. Eine Fortsetzung sei dringend notwendig. Deshalb möge der Staat alle fertigen wie auch alle noch zu bauenden Provinzialstraßen auf die Staatskasse übernehmen. Befänden sich doch unter den Provinzialstraßen viele, die für den allgemeinen Verkehr wichtig

---

[364]) Die beiden Namen werden in den Akten und in der Literatur gleichmäßig gebraucht.

[365]) Nach der Fertigstellung wurde die Unterhaltung dieser Strecke, ebenso wie die der Strecke Sundern—Allendorf (später die ganze Chaussee Hüsten—Hachen—Sundern—Allendorf) auf die Staatskasse übernommen; beide Straßen wurden also Staatschausseen.

seien; manche Strecken seien auch leicht zu unterhalten, so die Chaussee von Menden—Langschede, wo das Material ganz in der Nähe der Stadt Unna zu haben wäre. Die Breite der Straßen — 16 Fuß Steindecke — entspräche der der Staatschausseen und nirgends sei die zulässige Steigung von 8 Zoll (auf eine Rute) überschritten.

Eine weitere Bitte bezog sich auf die Verdoppelung des Wegebaufonds von 10 406 auf 20 812 rtlr. In der Begründung hieß es: Grund und Boden seien im Werte bedeutend gestiegen, außerdem sei gerade durch die Chausseen der Handel sehr verbessert worden, was wiederum eine allgemeine Besserung der Lage zur Folge gehabt habe. Trotzdem müßten noch manche Strecken, wie z. B. die Möhnestraße, gebaut werden.

Endlich richteten die Stände noch das Gesuch an den König, den zu erbauenden Provinzialstraßen auch die sogenannte „Staatsprämie" von 3000 rtlr — pro Meile — zu bewilligen, die, laut einer Verordnung Rothers vom 10. Dezember 1836, allen denjenigen Aktiengesellschaften, Communen und Kreisen zugesagt sei, die sich verbindlich machten, bei Ausführung eines chausseemäßigen Wegebaus auf die ganze Grundentschädigung zu verzichten, die Kosten des Chausseeplanums einschließlich allen Zubehörs zu übernehmen und sämtliches Chausseebaumaterial unentgeltlich anzufahren.

Man wird zugeben müssen, daß die westfälischen Stände viel, eigentlich zu viel verlangten. Und der Erfolg der Bitten und Vorschläge? Beinahe alles wurde genehmigt. Daß der Antrag, die Provinzialstraßen in ihrer Gesamtheit als Staatschausseen zu übernehmen, eine Ablehnung erfahren würde, stand von vorneherein fest; mit Recht konnte der königliche Landtagsabschied vom 6. August 1841[366]) sagen, daß eine Verbindlichkeit des Staates zum Bau und zur Unterhaltung der Provinzialstraßen nicht bestehe. Zur Erleichterung wurde aber genehmigt, daß die bisherige Bezirksstraße Langschede—Menden aus der Staatskasse unterhalten würde. Auf fast allen übrigen Bezirksstraßen durfte Chausseegeld gemäß dem bekannten Tarife vom 29. Februar 1840 erhoben werden; einigen kleineren Bezirksstraßen wurden sogar erhöhte Sätze zugebilligt.

Sämtliche anderen Wünsche fanden glatt Annahme: Der Wegebaufonds wurde auf unbestimmte Zeit von jährlich 10 406 rtlr auf jährlich 20 812 rtlr verdoppelt; der Mehrertrag sollte aus Steuerbeischlägen gedeckt werden. Ferner wurde die Staatsprämie von 3000 rtlr für eine Meile „gern bewilligt", eine nicht zu verachtende Beihilfe beim Bau einer Kunststraße.

Trotzdem die westfälischen Stände für die Provinzialstraßen somit eigentlich alle erreicht hatten, was überhaupt zu erreichen war, mußte schon der nächste, 7., westfälische Landtag vom Jahre 1843 wieder

[366]) v. Rönne, S. 174.

eingreifen. Ein Reskript des Finanzministerium vom 2. Juni 1842 hatte Zwistigkeiten hervorgerufen, die sich auf die vom Könige bewilligte Staatsprämie bezogen. Während das Finanzministerium ausgeführt hatte, daß die Prämie nur für solche Straßen bewilligt werden könne, die seit dem Jahre 1841 gebaut seien, vertrat der Provinziallandtag den Standpunkt, daß sie auch für die damals im Bau begriffenen Bezirksstraßen zu zahlen sei. Die auf dem Landtage versammelten Stände richteten sogar an den König die Bitte, für alle seit dem Jahre 1836[367]) vollendeten Chausseestrecken die Staatsprämie zu bewilligen. Des weiteren ersuchten sie um Genehmigung ihres Antrages, für die bereits vollendete Strecke von Hachen bis nahe bei Balve, 2½ Meilen, die Staatsprämie von 7 500 rtlr zu gewähren; für alle noch zu erbauenden Strecken solle die Staatsprämie von 3000 rtlr pro Meile ohne jedesmalige besondere Begründung gewährt werden. Der Landtagsabschied vom 30. Dezember 1843, die Antwort des Königs, war wiederum für das Herzogtum Westfalen äußerst günstig: Die erbetenen 7500 rtlr wurden aus der Staatskasse bewilligt und für jede Meile einer Provinzialstraße, die weiterhin gebaut wurde, zahlte der Staat die Prämie von 3000 rtlr, ohne daß ausdrückliche Begründung eingereicht zu werden brauchte; ein Zeichen dafür, daß die preußische Regierung die Bedeutung des Bezirksstraßenbaus in der Provinz Westfalen zu würdigen verstand.

Seitdem machte der Bau der Provinzialstraßen große Fortschritte. Mit Befriedigung konnte der 8. westfälische Landtag vom Jahre 1845 feststellen, daß die Gemeinden des alten Herzogtums Westfalen immer mehr angeregt würden, überall die zahlreichen Flußtäler durch Kunststraßen zu erschließen und ihrerseits durch besondere Beiträge dafür Sorge zu tragen, daß eine schnelle Ausführung ermöglicht werde. Gegenüber diesen Fortschritten bedeute die Aufbringung des Wegebaufonds für die Einwohner nur eine geringe Belastung.

Eine Uebersicht über die für den Provinzialstraßenbau in den Jahren 1828—44 verwandten Summen gibt die folgende Zusammenstellung. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß den Interessenten (Gemeinden und Privatleuten) außerdem bedeutende Kosten erwachsen sind, in dem Grund und Boden von ihnen so billig wie möglich hergegeben wurde, die Anfuhr des Materials nicht allzugroße Kosten verursachte und dergleichen mehr.

Jahr	rtlr	Jahr	rtlr	Jahr	rtlr
1828/29:	14 185	1830:	17 225	1831:	10 578
1832:	11 847	1833:	16 893	1834:	12 488
1835:	19 408[368])				

[367]) In diesem Jahre war der Rothersche Erlaß vom 10. Dezember ergangen, der auf die Staatsprämie Bezug nahm.

[368]) Diese Angaben (O₃ 15) auf derselben Tabelle, auf welcher die Ausgaben für den Staatschausseebau verzeichnet waren.

Jahr	Einnahme	Ausgabe
1836:	15512 rtlr 25 sg — ₰	8795 rtlr 10 sg 1 ₰
1837:	19547 „ 24 „ — „	19412 „ 2 „ 1 „
1838:	18804 „ 20 „ 1 „	21929 „ 28 „ 11 „
1839:	29865 „ 5 „ 5 „	31125 „ 16 „ 10 „
1840:	19407 „ 18 „ 7 „	18855 „ 24 „ 3 „
1841:	11200 „ 28 „ 7 „	14210 „ 14 „ 5 „
1842:	22474 „ 18 „ 10 „	15242 „ 5 „ — „
1843:	23081 „ 4 „ 10 „	21065 „ — „ 9 „
1844:	48935 „ 1 „ 9 „	45320 „ 13 „ 2 „ [369])

Die Zahlen beweisen, daß gerade in den 1840er Jahren — seit der Verdoppelung des Fonds — die Bautätigkeit eine bedeutende Zunahme erfuhr.

Insgesamt waren im Jahre 1844 etwa 12 Meilen an Provinzial- oder Bezirksstraßen vorhanden. Auf den ersten Blick erscheint diese Zahl etwas niedrig. Zu bedenken ist aber, daß anche ehemaligen Bezirksstraßen in Wegfall kommen, da sie später als Staatsstraßen übernommen wurden (Arnsberg—Soest, Hachen—Sundern, Menden—Langschede). Erst nach dem Bau der Provinzialstraßen konnte von einer wirklichen Erschließung des alten Herzogtums Westfalen in seinem ganzen Umfange die Rede sein[370]).

Als chaussiert — wenigstens zum größten Teile — konnten bis zum Jahre 1844 fünf Provinzialstraßen gelten:

1) B a l v e s t r a ß e, auch Hachen—Neuenraderstraße genannt, da sie sich von Hachen—Balve—Neuenrade in einer Länge von 2 Meilen 1458 Ruten hinzog. Sie schuf eine hervorragende Verbindung zwischen den Staatschausseen, die von Neheim—Hüsten—Sundern und von Unna—Menden sich erstreckten.

2) M ö h n e s t r a ß e, von Belecke — Rüthen — Brilon; Länge 3,5 Meilen. Der große Wert dieser Straße wurde durch den später erfolgten Ausbau von Belecke nach Neheim sehr erhöht.

3) W e n n e s t r a ß e, von Freienohl—Berge—Wenholtshausen—Bremecke—Fredeburg—Gleidorf, 4 Meilen und 31 Ruten lang. Schon ein Bericht der Regierung zu Arnsberg vom Jahre 1835[371]) wies darauf hin, daß diese Straße für das Herzogtum Westfalen von großer Bedeutung sei, da sie sich durch eine bisher fast unwegsame Gegend hinziehe. Die

4) M e d e b a c h e r s t r a ß e, von Niedersfeld—Medebach, 1 Meile und 817 Ruten lang und

---

369) W Pr 1841, S. 124; W Pr 1843, S. 148; W Pr 1845, S. 116.

370) Dies zeigt auch der Ausspruch eines westfälischen Geschichtsschreibers (Seibertz, S. 92), der in einem Werke aus dem Jahre 1842 sagte, daß vielleicht kaum ein Landesteil — außer der Umgebung Berlins — soviel Chausseen habe wie das Herzogtum Westfalen.

371) In O St A 350, 1835.

5) Medebach—Corbacherstraße, von Medebach—Waldecksche Grenze, 953 Ruten waren Abzweigungen der großen Ruhrstraße, die sie weiteren Gebieten zugänglich machten.

Seit dem Jahre 1844 vermehrte sich die Meilenzahl der Provinzialstraßen sehr; bereits im Jahre 1848 betrug sie 18 Meilen, um bis zum Jahre 1867 auf 30 Meilen und 1702 Ruten anzuwachsen[372]. Auf den meisten Bezirksstraßen wurde Chausseegeld nach doppeltem Tarife erhoben.

Einen besonderen Wegebaufonds hatte auch die Grafschaft Recklinghausen[373]. Sie stand, ebenso wie das Herzogtum Westfalen, ursprünglich unter der Herrschaft des Kurfürstentums Köln, das ihm eine besondere ständische Verfassung zugebilligt hatte. Nachdem am 31. Mai 1781[374] eine Verordnung wegen Verbesserung der Wege — Chausseen waren damals noch nicht vorhanden — herausgekommen war, beschlossen die Städte im Jahre 1782 die Communalwegebaudienste aufzuheben und eine besondere Wegebaukasse zu gründen. Zur Unterstützung dieser Kasse baten die ständischen Deputierten um eine jährliche Schatzung von 3789 rtlr und ordneten zugleich einige Wegegelderhebungen an. Vom Landesherrn, dem Erzbischof von Cöln, wurden diese Beschlüsse genehmigt; eine besondere Wegebauordnung vom 29. April 1783[375] traf Anordnungen zur Wegebesserung und bestimmte, auf jedem Landtage Rechenschaft abzulegen.

Als im Jahre 1804 der Herzog von Arenberg die Grafschaft Recklinghausen als souveräner Fürst übernahm, hob er zwar die ständische Verfassung auf und übernahm mit der Landeskasse auch die Wegebaukasse, ließ aber sonst alles wie früher, nur daß von jetzt ab besonders angestellte Beamte für die Unterhaltung der Wege sorgten. Seit dem Jahre 1811 hatte das Großherzogtum Berg die Herrschaft über die Grafschaft Recklinghausen; es nahm keinerlei Veränderungen vor.

Unter preußischer Oberhoheit wurde die Einziehung der 3789 rtlr beibehalten; sie flossen in die Staatskasse. Doch war die Verwendung für das Gebiet der Grafschaft Recklinghausen sehr gering. Dabei „war aber ein guter Chausseebau durch das Vest Recklinghausen eine Angelegenheit der ganzen Provinz", da durch Recklinghausen einige Hauptstraßen zum Rhein hinführten. Ausgerechnet die durch Recklinghausen sich hinziehende Strecke von (nahe bei) Dorsten bis zur rheinischen Grenze — so verkündete der westfälische Landtag von 1837 — sei z. B. noch unausgebaut und wegen des tiefen Sandes schwer zu passieren. Deshalb baten die Stände, den Fonds von 3789 rtlr, die übrigens nur bis zum Jahre 1828 vom Staate erhoben wurden, wieder einzuführen

---

372) Liebrecht, S. 125—126.

373) Mit diesem Fonds beschäftigten sich eingehend die westfälischen Provinzialstände auf dem 5. Landtag vom Jahre 1837, W Pr 1837, S. 110—111.

374) v. Rönne, S. 606.

375) v. Rönne, S. 607.

und zum Chaussee- und Wegebau in dem Gebiete der ehemaligen Grafschaft Recklinghausen zu verwenden.

Eine Entwicklung zum Bau von Provinzial- oder Bezirksstraßen, die, ähnlich der im Herzogtum Westfalen, möglich gewesen wäre, fand nicht statt. Vielmehr lautete der Bescheid des Königs vom 8. Juni 1859: Der Antrag der Stände, für den Chaussee- und Wegebau in dem Veste Recklinghausen einen besonderen Fonds von 3789 rtlr jährlich auszusetzen, sei abzulehnen, da man von der falschen Voraussetzung ausgehe, daß die jährlichen Schatzungen, die unter preußischer Herrschaft stattgefunden hätten, für den Wegebau bestimmt gewesen seien. Davon könne aber schon deshalb keine Rede sein, da ein großherzoglich-hessisches Finanzgesetz vom 21. Februar 1813 die ganze Summe als „Prinzipalsteuer" auferlegt und sie als solche eingezogen habe; in diesem Sinne habe auch Preußen die Schatzung weitergeführt.

Die Versuche, durch einen besonderen Wegebaufonds in der ehemaligen Grafschaft Recklinghausen — und damit im Regierungsbezirk Münster — vielleicht eine Art Bezirksstraßen zu schaffen, wie sie im Regierungsbezirk Arnsberg bestanden, waren gescheitert. Es bleibt nur noch die Frage, ob andere Bezirks- oder Kreisstraßen gebaut wurden, die vom Staate unabhängig waren.

Seitdem der schon erwähnte Erlaß Rothers vom 10. Dezember 1836 eine bedeutende Staatsprämie — 3000 rtlr pro Meile — zugesichert hatte, wenn Aktiengesellschaften, Kreise oder Gemeinden Straßen bauten, hob sich überall die Bautätigkeit in Westfalen. Allerdings trat dies auf dem Gebiete des Aktienchausseebaus und des Communalstraßenbaus viel deutlicher zu Tage, als bei dem Chausseebau, der von den einzelnen Kreisen der Regierungsbezirke ausging.

Im Regierungsbezirk Arnsberg kamen bis zum Jahre 1844 neben den zahlreichen Provinzial- oder Kreisstraßen und Aktien- und Communalchausseen „Kreisstraßen" nicht vor, was sich leicht aus diesem übrigen umfangreichen Chausseebau erklärt, so daß die Kreise gar nicht erst fördernd einzugreifen brauchten.

Der an Chausseen ohnehin nicht allzu reiche Regierungsbezirk Münster brachte es während der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit nicht einmal zu einer einzigen von einem Kreise gebauten Chaussee. Erst gegen Ende der 1840er Jahre enstand als erste Kreis- oder Bezirksstraße im Regierungsbezirk die Chaussee von Dülmen—Warendorf[376]).

Anders stand es im Regierungsbezirk Minden. Hier hatte ein recht reger Communal- und Kreischausseebau eingesetzt. Bis zum Jahre 1844 wurde fast ganz die Kreischaussee fertig gestellt, die sich von

[376]) O St 81, Minden 18. Mai 1847.

[377]) Ein Bericht der Regierung zu Minden (in O St Mi 351, 1844) sagte, daß nicht weniger als 160—200 Menschen allein beim Bau der Kreisstraße von Herford nach Lübbecke Beschäftigung gefunden hätten.

Herford — Bünde — Lübbecke — Fiestel — Dielingen bis zur hannoverschen Grenze hinzog[377]. Ihre Länge war außerordentlich, betrug sie doch nicht weniger als 7,3 Meilen[378]. Die beiden Kreise Lübbecke und Herford wurden durch diese Chaussee nach allen Richtungen gut verbunden, indem sie sowohl eine direkte Verbindung von Bielefeld nach Bremen, als auch eine solche bis nach Oldenburg hin brachte. Gebaut wurde die Kreisstraße mit der Staatsprämie von 3000 rtlr pro Meile; im übrigen entstand sie durch die Hülfe der beteiligten Gemeinden und die Kreiswegbaukasse der interessierten Kreise[379]. Auf dieser Kreisstraße wurde, wie auf allen später entstehenden, einmeiliges Chausseegeld — nach dem Tarif für die Staatschausseen — erhoben.

II.

Die westfälischen Aktien- oder Privatchausseen bis zum Jahre 1844.

Das ein Hauptbestreben eines Staates, der Chausseen bauen will, sein muß, seine Einwohner für den Bau von Kunststraßen zu interessieren und den Gemeinsinn auf derartige Anlagen zu lenken, hatte am frühesten, wie wir gesehen haben, die englische Regierung erkannt[380].

Mit Erfolg war sie diesen Weg gegangen, indem sie die Bedeutung eines geregelten Wegebaus ihren Untertanen klar vor Augen führte, die Ausführung selbst dann aber entweder Gemeinden oder Privatleuten überließ, die sich deshalb zu besonderen Vereinigungen, meistens Aktiengesellschaften, zusammenschlossen.

In ähnlicher Weise hatte auch der preußische Staat auf seine Untertanen einzuwirken sich bemüht. Bereits am 21. Juli 1809[381] hatte eine Kabinettsordre bestimmt, daß der „Bau von Chausseen, Kanälen, Brücken und andern gemeinnützigen Anstalten zum öffentl. Gebrauche, gegen Verleihung angemessener Abgaben, durch Privatpersonen bewerkstelligt werden könne“. Der Erfolg mußte in damaliger Zeit ein negativer sein, besonders da die Verordnung nur für die Länder rechts der Elbe in Betracht kam. Eine Aenderung konnte erst nach den Jahren 1813—1814 eintreten.

Mit aller Energie trat der Oberpräsident von Vincke für den Aktienchausseebau ein. Um den Wegebau kräftiger zu fördern, als es die beschränkten Mittel des Staates zuließen, entwarf er auf Grund

378) Bis zum Ende der 1840er Jahre entstanden dann noch zwei Kreisstraßen im Regierungsbezirke Minden: 1) die Chaussee von Bielefeld—Hillegossen, etwa eine Meile lang, 2) die Chaussee von Fürstenau—Nieheim—Lippesche Grenze, Länge 2,8 Meilen.

379) O St 81, Minden 18. Mai 1847.

380) S. 10 ff.

381) O_2 10.

seiner in England gemachten Erfahrungen, im Jahre 1815 eine „Verordnung wegen Beförderung öffentlicher Anlagen durch Privatunternehmen“[382]). In den 18 Paragraphen dieser Verordnung wurde — indem Vincke England als Muster hinstellte — mit Entschiedenheit die „Beförderung der inneren Communication, der wichtigsten Triebfeder der Industrie“, durch Privatunternehmen gefordert. Außer diesem Entwurf ließ Vincke noch in der in Hagen herauskommenden Zeitschrift „Hermann“[383]) einen Artikel unter dem Titel „Bau der Kunststraßen durch Privat-Vereinigung“[384]) erscheinen, der dieselben Ziele wie sein oben genannter Entwurf verfolgte.

Sehr interessant ist es, daß Vincke zu einem am 3. Mai 1816[385]) erscheinenden Erlaß des königlichen Ministeriums des Handels und der Finanzen — dieser Erlaß bedeutete im wesentlichen eine neue Auflage der Verordnung vom 3. Mai 1809 — den Plan ganz allein ausarbeitete[386]). Vincke selbst berichtete darüber am 6. März 1816[386]), daß der Entwurf, den er allein verfertigt habe, in fast allen Punkten angenommen sei und demnächst veröffentlicht werde.

Die Grundlagen für einen Bau von Kunststraßen durch Privatunternehmer waren somit gegeben. Man kann sie in folgende vier Bedingungen zusammenfassen: 1) Vollständiger Plan der Anlage an die Regierung ist einzuliefern, 2) Anlagekapital muß vorhanden sein, 3) Es muß genaue Berichterstattung an die Regierung und deren Genehmigung erfolgen, 4) Nach Fertigstellung folgt die Vereinbarung mit der Regierung über den Tarif.

Man könnte der Annahme zuneigen, daß gerade in Westfalen der Bau von Kunststraßen durch private Unternehmungen in verhältnismäßig kurzer Zeit eine bedeutende Ausdehnung genommen hätte. Daß dem nicht so war — trotz der Persönlichkeit Vinckes — hatte mehrere Gründe.

In einem Bericht vom Jahre 1829[387]) sagte Vincke, daß man „den so wünschenswerten Aktienvereinen für den Straßenbau trotz seiner eifrigsten Beförderung große Schwierigkeiten in den Weg lege“. Dabei „fühle er sich ex officio verflichtet“, jedem derartigen Unternehmen seinen persönlichen Beitritt zu versichern. Es herrsche eben die allgemeine Meinung — man kann fast eine Parallele zu der Meinung über die Chausseezeldeinnahmen des Staates ziehen —, daß die Unternehmer einen zu großen Gewinn hätten. Es liege auf der Hand, daß diese Ansicht vollständig falsch sei, da höchstens doppelter Tarif erhoben werden

---

[382]) v. Bodelschwingh, S. 596—597

[383]) Heute: Hagener Zeitung.

[384]) v. Bodelschwingh, S. 597.

[385]) O W 15.

[386]) O W 15, 6. März 1816.

[387]) O St 81, 1829.

dürfe. Um so merkwürdiger sei diese Meinung noch deshalb, weil nicht „wucherische Spekulanten", sondern die Anwohner und Interessenten selbst den Nutzen hätten Erst vor kurzem sei die Hoffnung auf den endlichen Bau der Volmestraße gescheitert, obgleich die Seehandlungssocität 25 000 rtlr Vorschuß habe geben wollen.

Während hier Vincke die Hauptschuld auf die Bewohner Westfalens schob, zeigte der 3. westfälische Landtag von 1830/31, daß auch die Staatsregierung mit Schuld daran trug, daß sich mancher Westfälische Privat- oder Aktienverein wieder auflöste. Gleich nach dem Erlasse vom 3. Mai 1816 hatten sich nämlich in Westfalen mehrere derartige Vereine gebildet, die u. a. den Bau der Straßen von Schwelm—Hattingen, von Sprockhövel—Kemnade, von der Geitebrücke bei Hagen—Witten, von Blankenstein—Herbede, ferner den der Volmestraße erstrebten. Aber „sie erlagen sämtlich den mancherlei Beschränkungen und Weitläufigkeiten", die ihnen gemacht wurden, so daß z. B. der bereits in den Jahren 1821/22 verdungene Bau der Straße von Schwelm—Hattingen—Witten im Jahre 1831 noch nicht ausgeführt war. Mit dem einfachen Wegegeld —gemäß dem Tarif für die Staatschausseen — wollten sich die meisten Aktienvereine nicht begnügen, sondern verlangten zum mindesten eine Verdoppelung, um wenigstens einigermaßen die bedeutenden Unkosten decken zu können. Diese Erhebung eines höheren Satzes wurde aber von der Regierung abgelehnt unter Hinweis auf den mit Bayern und Württemberg im Jahre 1829 abgeschlossenen „Traktat", der den preußischen Tarif vom Jahre 1828 als Maximum festsetze.

Der dritte westfälische Landtag stellte fest, daß durch diese unhaltbaren Verhältnisse dem Staate Tausende verloren gingen und machte zwei Vorschläge. Der erste ging dahin, die durch die Aktienvereine projektierten Straßen als Provinzialstraßen zu bezeichnen und einen Tarif zu erlauben, der Zinsen und Unterhaltung decke, sofern es der Staat nicht vorziehe, den Ausfall aus eigenen Mitteln zu ersetzen. Des weiteren — so lautete der zweite Vorschlag — solle der König verordnen, daß Aktien- oder Privatvereine einen raschen vorläufigen Bescheid über die Zulassung der Anlage erhielten, da sonst häufig große Kosten unnütz aufgewendet würden Vincke selbst fand in einem Gutachten vom 26. Februar 1831[388]) die Beschwerden und vorgeschlagenen Mittel sehr angemessen und stimmte ihnen völlig zu". Die angeführten Beispiele, sagte er, könne man noch beliebig vermehren.

Die Antwort des Königs (vom 22. Juli 1832) wies nur auf ein „Promemoria" des Finanzministeriums vom 1. Mai 1832 hin, das den Titel „Zur 12. ständischen Petition wegen Beförderung des Chausseebaus im Regierungsbezirk Arnsberg" führte. Dieses „Promemoria" sprach zunächst davon, daß die Bedingungen für die Unternehmer auf keinen Fall mehr so vorteilhaft sein könnten, wenn der Tarif von 1828

[388]) O_2 10.

überschritten werde. Hierauf kommt das „Promemoria“ „auf die mancherlei Beschränkungen und unnützen Weitläufigkeiten“ zu sprechen, die — nach Angabe der westfälischen Stände — seitens der Verwaltung erfolgt sein sollten. Nicht ungeschickt werden diese Vorwürfe größtenteils entkräftet, indem das Finanzministerium eine Anzahl sehr interessanter Beispiele bringt, aus denen hervorgeht, daß die Unternehmer der Staatsregierung viele einfach unüberwindliche Hindernisse entgegenstellten.

Im Jahre 1826 fand sich ein Unternehmer für den Bau einer Straße von Schwelm—Hattingen—Witten; als aber alles zum Bau vorbereitet war, trat er mit der Begründung zurück, daß ihm ein viel höherer Tarif bewilligt werden müsse.

Die Straße von Sprockhövel—Kemnade sollte durch Aufbringung eines Darlehns gebaut werden. Der Antrag mußte von der Staatsregierung abgewiesen werden, da die gezeichnete Summe nur die Hälfte der Kosten umfaßte; die andere Hälfte sollte teils von den Gemeinden, teils aus der Staatskasse zugeschossen werden.

Ein Kostenanschlag für den Bau einer Chaussee von der Geitebrücke (bei Hagen)—Witten ergab die Summe von 51 000 rtlr. Da der Staat 20 000 rtlr zeichnete und Privatpersonen 15 950 rtlr aufbrachten, so fehlten nur noch etwa 15 000 rtlr, um zur Ausführung des Baues zu schreiten. Das Unternehmen zerschlug sich, da die Unternehmer vom Staate verlangten, daß trotz der fehlenden Summe der Bau sofort beginnen sollte, und daß der Staat keine Straße in gleicher Richtung zu bauen sich verpflichtete.

Der Bau einer Chaussee von Herbede—Blankenstein, dessen Kosten auf 21 791 rtlr veranschlagt waren, scheiterte, da der Staat 1/10 der Baukosten tragen und Chausseegeld von Anfang an erhoben werden sollte. Gerade bei dieser Chaussee wird ausdrücklich erwähnt, daß neben 4000 von den Gemeinden und 800 von einem Privatmanne gezeichneten Talern auch der Oberpräsident von Vincke die bedeutende Summe von 900 rtlr zeichnete; eine Bestätigung für Vinckes Ausspruch, daß er „sich ex officio verpflichtet gefühlt habe“, möglichst jedem Aktienverein beizutreten.

Aus ähnlichen Gründen fiel der Bau der Volmestraße ins Wasser. Hier wollte man eine vorläufige Eröffnungsstraße anlegen, Chausseegeld erheben und mit den eventuellen Ueberschüssen den Bau nach und nach fortsetzen. Dabei betrug das Betriebskapital ganze 61 000 rtlr, von denen obendrein die Seehandlung noch 20 000 rtlr vorgeschossen hatte, während der gesamte Bau mindestens fünfmal so teuer war.

Nur von einer einzigen rühmlichen Ausnahme wußte das Finanzministerium zu berichten, von dem Bau der Chaussee Schwerte—Letmathe. Hier war das ganze Geld gezeichnet und deshalb das Ministerium ohne weiteres dazu bereit, den Ertrag des Chausseegeldes ausschließlich zur Verzinsung und Abtragung des Kapitals zu bestimmen

und bis dahin die Unterhaltung der Straße aus Staatsfonds zu bestreiten. Derartige Unternehmungen seien auch künftighin sehr zu unterstützen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß diese vom Ministerium vorgebrachten Fälle der Regierung kein allzu großes Vertrauen eingeflößt haben, sondern sie vielmehr dahin bringen mußten, jedem neuen Angebot skeptisch und abwartend gegenüberzustehen. Aus diesem Gesichtspunkte heraus kann man auch eine Erklärung dafür finden, daß die Regierung sich lange Zeit beharrlich weigerte, einen höheren als den für Staatschausseen angesetzten Tarif zu bewilligen. Andererseits wird man aber nicht verkennen können, daß die Unterhaltung der Chausseen verbunden mit der Tilgung des Anlagekapitals durch einfaches Wegegeld, wie es auf den Staatschausseen erhoben wurde, unter keinen Umständen gedeckt werden konnte. Immer und immer wieder forderte deshalb Vincke einen höheren, unter Umständen sogar vierfachen Tarif[389]), der wenigstens in der ersten Zeit nach der Fertigstellung erhoben werden sollte. Ihm war es auch wohl in der Hauptsache zu verdanken, daß in dieser Beziehung seit dem Jahre 1839 ein voller Erfolg erzielt wurde.

Auf dem 5. westfälischen Landtage von 1837[390]) wurde nämlich die Bitte um einen höheren Tarif von den Ständen erneuert. Die Stände machten besonders geltend, daß die mit den Zollvereinsstaaten geschlossenen Verträge sich nur auf die Staatsstraßen, in diesem Falle also auf die Haupthandelsstraßen bezögen, keineswegs aber auf die von Privatgesellschaften für den Binnenverkehr anzulegenden Chausseen, solange diese Straßen Privateigentum blieben.

Am 8. Juni 1839 sprach sich der Landtagsabschied dahin aus; daß — laut neuer Vereinbarung mit den Zollvereinsstaaten — ein höherer Tarif für Aktien- oder Privatstraßen in allen den Fällen zu genehmigen sei, wo es sich um Verbindungsstraßen (mit einzelnen Ortschaften, mit größeren Städten oder mit Haupthandelschausseen) oder um Nebenstraßen von nicht allzugroßer Bedeutung handele. Immer seien hierbei die Herstellungs- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen.

Erst in den letzten Jahren der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit konnte so der Aktienchausseebau zu einer wirklichen Bedeutung gelangen, nachdem auch das letzte Hindernis, der Streit um die Erhebung des Chausseegeldes, aus dem Wege geräumt war.

Es ist von Interesse zu beachten, daß wieder nur der Regierungsbezirk Arnsberg für den Bau von Aktienchausseen in Betracht kam. Der Regierungsbezirk Minden konnte bis zum Jahre 1844 keine einzige Aktien- oder Privatchaussee nachweisen, und auch im Regierungsbezirke Münster war im Jahre 1844 erst ein kleines Stück Aktienchaussee auf der Communalchaussee von Dingden — Bocholt — Anholt — Gendringen gebaut, das bis Ende der 1840er Jahre auf 2 Meilen vergrößert wurde.

---

389) O W 15, 26. April 1830.
390) W Pr 1837, S. 107/108.

Demgegenüber wies der Regierungsbezirk Arnsberg bei Vinckes Tode 9—10 Meilen Chaussee auf, die von Aktiengesellschaften oder Privatvereinigungen gebaut waren. Welche Schwierigkeit es gekostet hatte, um wenigstens diese Zahl zu erreichen, ist oben eingehend geschildert worden. Von den acht in Frage kommenden Aktienstraßen liegen fünf in der ehemaligen Grafschaft Mark, zwei im früheren Herzogtum Westfalen, während eine Chaussee beide Gebietsteile verband.

I) Chaussee Sprockhövel — Herbede — Crengeldanz, die in ihrer gesamten Länge 1,7 Meilen umfaßte. Ueber ihren Bau und dessen Vorbereitung geben die Akten des Oberbergamts Dortmund[391]) und des 7. westfälischen Landtags von 1843[392]) Aufschluß. Am 6. März 1840 teilte der Landrat von Hagen, Freiherr Georg von Vincke[393]), dem Oberbergamt Dortmund mit, daß sich im Februar 1840 unter seinem Vorsitze ein Aktienverein gebildet habe, der den Bau einer Chaussee von Sprockhövel—Herbede—Crengeldanz bezwecken wolle. Das Anlagekapital sei auf 90 000 rtlr (incl. Grundentschädigung) veranschlagt, die in 3600 Aktien à 25 rtlr aufgebracht werden sollten. Die Gründung des Aktienvereins habe nicht zum wenigsten der Beschluß der Staatsregierung gefördert, der künftighin ein höheres Wegegeld zusichere. Die neu zu bauende Straße habe die Vorzüge, daß bei Crengeldanz ein Knotenpunkt der Staatschausseen sei, und daß eine bessere Zechen- und Handelsverbindung mit dem bergischen Lande und der Ruhrgegend ermöglicht werde. Außerdem schneide sie ein bedeutendes Stück ab gegenüber der Chaussee, die von Elberfeld—Schwelm—Altenhagen—Brüninghausen führe. Eine Deckung der Unkosten erfolge sicher, da den Ausgaben: jährliche Zinsen zu 5% = 4500 rtlr und 3600 rtlr für die Unterhaltung, zusammen 8100 rtlr, bei der zu erwartenden starken Benutzung mindestens die gleichen Einnahmen gegenüberständen.

Trotz dieser Angaben scheint der Bau im Jahre 1842 dem Scheitern sehr nahe gewesen zu sein, da ein Antrag der westfälischen Stände um einen Zuschuß von 19000 rtlr aus Staatsfonds natürlich abgelehnt wurde. Kurz nach dem Jahre 1844 war jedoch der Bau vollendet, hauptsächlich deshalb, weil nach langen Verhandlungen auch die Zechen zu Beiträgen bereit waren.

II) Auf der Wittenerstraße, von Witten ins bergische Land, fanden sich etwa 700 Ruten vor, die von einer Aktiengesellschaft gebaut waren. Es ist als sicher anzunehmen, daß auf dieser Chaussee, die in den 1820er und 1830er Jahren umgebaut wurde, eine Privatvereinigung einen kleineren Teil auf eigene Kosten baute, welche dann durch die einkommenden Chausseegeldern dieser sehr belebten Straße reichlich wieder gedeckt wurden.

---

391) St O B D 42/129, 42/135.
392) W Pr, 1843, S. 147.
393) Vgl. S. 157, Anm. 1.

III) Chaussee von Witten nach Wetter. Auf den Bau dieser Aktienstraße näher einzugehen lohnt sich schon deshalb, weil diese Chaussee eine der wenigen Westfalens ist, auf der noch heutigen Tages Wegegeld erhoben wird. Am 21. Januar 1839[394]) richtete der Landrat[395]) Graf Recke-Volmarstein ein Schreiben an das Oberbergamt Dortmund: Bereits zu Anfang der 1830er Jahre habe die Stadt Witten den Plan zur Anlegung der Chaussee von Witten nach Wetter gefaßt, ihn aber wieder fallen lassen. Jetzt seien nun 1) von der Stadt Witten 15 000 rtlr als Aktien und 2) von der Zeche Tiefbau 5000 rtlr (200 Aktien à 25 rtlr) aufgebracht und die Gemeinden zur weiteren Zeichnung veranlaßt; ob nicht auch das Königliche Oberbergamt eine bestimmte Summe zeichnen wolle? Eine unmittelbare Antwort wurde nicht erteilt. Vielmehr stellte am 18. Februar 1839 die königliche Regierung zu Arnsberg[396]) fest, daß an dem veranschlagten Baukapital von 38 000 rtlr noch 10 000 fehlten, die unbedingt aufgebracht werden müßten, ehe an eine spätere Erhöhung des Wegegeldes gedacht werden könne.

Diese Summe wurde verhältnismäßig rasch zusammengebracht, und so konnte bereits im Jahre 1841 mit dem Chausseebau begonnen und die Chaussee vom Jahre 1842[397]) ab ihrer Bestimmung übergeben werden. An anderer Stelle wurde schon erwähnt[398]), daß die neue Kunststaße der Ardeyer- und Baerst—Höchstenerstraße viel Abbruch tat, da sie in ihrer Länge von 1 Meile und 115 Ruten eine kürzere Verbindung nach Herdecke bot[399]).

IV) Herbeder Kohlenstraße, von Herbede bis zum Scheidewege auf der Wittenerstraße. Diese Chaussee bietet das eigenartige Bild, daß sie im Jahre 1843 von einer Staatschaussee in eine Aktienchaussee umgewandelt wurde, während im allgemeinen nur der umgekehrte Fall die Regel bildete. Der Anlaß ist darin zu suchen, daß die interessierten Gemeinden und Zechen einen Umbau der 1320 Ruten langen Straße wünschten, den aber die Regierung nicht bewilligen wollte. Am 22. August 1841 machte die Regierung zu Arnsberg den Zechen den etwas überraschend kommenden Vorschlag, die Straße als Aktienstraße selbst zu übernehmen und den Umbau auf eigene Kosten zu voll-

---

[394]) Aus St O B D 42/129.

[395]) Man sieht wiederum, daß gerade die Landräte für den Bau von Chausseen sehr tätig gewesen sind.

[396]) In einem Schreiben an die beteiligten Interessenten, St O B D 42/129.

[397]) Berger, S. 155.

[398]) Vgl. S. 208, 209, Anm. 1.

[399]) Noch heute wird auf der Witten—Wetterer Chaussee Wegegeld erhoben. Wie aus einem Berichte der „Hagener Zeitung" (Ausgabe vom 15. Oktober 1913, 3. Blatt) über eine Herdecker Stadtverordnetenversammlung vom 13. Oktober 1913 hervorgeht, ist vorläufig an Aufhebung des Chausseegeldes nicht zu denken, da eine Einigung zwischen den drei Städten Witten, Wetter und Herdecke noch nicht zustande gekommen ist.

ziehen. Zwei Jahre lang zogen sich die Verhandlungen hin. Erst am 4. Juli 1843 ordnete eine Kabinettsordre die Ueberweisung „an die Gewerke der Steinkohlengruben im Herbederholz an, mit der Befugnis der Forterhebung eines ½meiligen Wegegeldes nach dem Tarif vom 29. Februar 1840 zur gemeinschaftlichen Verwaltung als einer gewerkschaftlichen Straße". Die Bedingungen lassen sich dahin zusammenfassen, daß 1) innerhalb 16 Jahren die Straße nach der Anweisung vom 6. April 1834 gebaut sein muß, 2) die Straße weiter öffentlich bleibt, 3) die Verlängerung bis nach Herbede selbst — die Chaussee reichte nur bis nahe an Herbede — nur auf Grund eines Uebereinkommens mit der Regierung erfolgen darf. — Einen Rückschluß darauf, daß die beteiligten Zechen mit der Uebernahme der Herbederstraße gute Einnahmen erzielten, lassen wohl am besten die Chausseegeldeinnahmen aus der Zeit zu, als die Straße noch Staatschaussee war[400]). Betrug doch die Einnahme in den Jahren 1841—1843 insgesamt 2428 rtlr, was einem Jahresdurchschnitt von 809 rtlr entsprach.

Die Bedeutung der übrigen noch zu nennenden Chausseen lag darin, daß sie sämtlich mit den Staatsstraßen gute Verbindungen schufen. Die Höhe des auf ihnen zu zahlenden Wegegeldes war verschieden. Bemerkenswert ist, daß die Länge keiner einzigen Aktienchaussee über 2 Meilen hinausging, diese Chausseen also bei ihrer meist sehr günstigen Lage als wirkliche Verbindungsstraßen angesprochen werden können.

V) Eckesey—Schwerterstraße, von der Geitebrücke bei Hagen—Boele—Westhofen—Schwerte; Länge 1 Meile und 1055 Ruten. Auf ihr wurde doppeltes Chausseegeld erhoben.

VI) Hennen—Villigsterstraße, von Hennen (an der Baarstraße)—Rheinen—Ruhrbrücke bei Schwerte, 710 Ruten lang; sie erhob, ebenso wie die beiden noch zu nennenden Chausseen, 1½faches Wegegeld.

VII) Hönnestraße, von Menden bis zur Balvestraße nahe bei Balve; Länge 1 Meile und 1150 Ruten.

VIII) Iserlohn—Deilinghofenerstraße, Iserlohn—Sundwig—Deilinghofen bis zur Hönnestraße; ihre Länge betrug 1 Meile und 1135 Ruten.

III.

Der Communalchausseebau in der Provinz Westfalen in den Jahren 1815—1844.

Neben dem Aktienchausseebau war es der Bau von Communalchausseen, dessen Vincke sich während seiner Oberpräsidentenzeit besonders annahm. Mußte doch der Wert der von den Gemeinden selbst erbauten Straßen für sie größer sein, als der jeder anderen Chaussee, da der gesamte Chausseegeldertrag den Gemeinden selbst zufloß.

---

400) St Pr St M 1837—1844.

Wie oft kann man feststellen, daß bei späteren Staatschausseen erst die Gemeinden mit dem Bau beginnen mußten, ehe der Staat an ein Eingreifen dachte! Man braucht nur an den Bau der Chausseen von Stromberg—Beckum—Dolberg, von Schermbeck—Dorsten, der Münster—Dortmunderstraße und der Dorsten—Elberfelderstraße zu erinnern. Wie häufig leisteten bei vielen Staatschausseen die Gemeinden tatkräftige Hilfe, indem sie die Anfuhr übernahmen, Grund und Boden billig verkauften und dergl. mehr! Genau so verhielt es sich bei dem Bau der Provinzial- und Kreisstraßen, wo die Communen besonders durch Zahlung von Zuschüssen ihr Interesse bekundeten. Bei den Aktienchausseen (so der von Witten—Wetter) übernahmen oft manche Gemeinden Anteilscheine, um den Bau in die Wege zu leiten.

So sehr aber die Gemeinden bei dem Bau aller dieser Chausseen Nutzen haben konnten, um so mehr mußte sich bei ihnen das Bestreben geltend machen, selbst den Chausseebau in die Hand zu nehmen.

Schon früh hatte Vincke erkannt, daß die Gemeinden einen geregelten Chausseebau nur unter der Voraussetzung betreiben konnten, daß der Staat den Gemeinden Zuschüsse leistete und ihnen seine Genehmigung zur Einziehung des Wegegeldes erteilte. Ueberhaupt lassen sich folgende Grundzüge für den Gemeindechausseebau und Wegebau, wie Vincke ihn erstrebte, nennen: a) die Anlegung von Gemeindewegen (unchaussiert), b) nach Möglichkeit Befestigung dieser Wege, also Chaussierung, c) gute Instandhaltung der Chausseen und Wege, d) Bepflanzung der Straßen, e) Straßenpflasterung in den Städten und Dörfern, f) Erhebung von Chausseegeld, g) Zuschüsse vom Staate.

Wie bei den übrigen Straßen wehrte sich auch hier der Staat lange dagegen, irgendwelche Schritte zu unternehmen, um eine Regelung zu erzielen. Vom Standpunkte der Regierung aus war das leicht verständlich. Sie gab jährlich riesige Summen für den Neubau und die Unterhaltung der Staatsstraßen aus, so daß sie nur in Notfällen bereit war, zum Bau anderer Chausseen Summen herzugeben.

Es war aber sicher, daß der Communalchausseebau, genau wie der der Bezirks- und Aktienstraßen nicht eher zu einer wirklichen Blüte sich erheben konnte, als bis der Staat entweder Zuschüsse gewährte oder das zu erhebende Chausseegeld höher ansetzte als den Tarif, der für die Staatschausseen maßgebend war. Am 24. Juni 1829[401]) richtete Vincke an die Staatsregierung ein Schreiben, in dem er u. a. über staatliche Beihülfe zum Gemeindechaussee- und Wegebau, wie auch über die Chausseegelderhebung handelte. Umgehend teilte ihm am 2. Juli 1829 das Ministerium mit, daß eine Gemeinde Abgaben irgendwelcher Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Staates erheben dürfe. Dadurch zeige sich oft eine Widersetzlichkeit der Gemeinden, indem diese absichtlich Wege verfallen ließen, um nach ihrem Neubau und ihrer Ver-

401) O W 15.

besserung Abgaben erheben zu dürfen. Allerdings seien wieder andere Gemeinden sehr eifrig beim Chaussee- und Wegebau tätig. Das Ministerium machte den Vorschlag, einen Provinzialfonds zur Anlegung und Unterhaltung gewisser Kunststraßen zu schaffen.

Vinckes Antwort ließ nicht lange auf sich warten. In einem Rundschreiben vom 29. Oktober 1829[402]) an die drei Regierungen und das Ministerium hob er hervor, daß für Westfalen ein großzügiger Communalchausseebau „ein wesentliches Provinzialbedürfnis" sei. Seit dem Jahre 1813 sei manches besser geworden. Ganz im Gegensatz zu dem Berichte des Ministeriums vom 2. Juli 1829 könne er „kühn den Gegenbeweis antreten" und sagen, nirgends seien Fälle vorgekommen, daß man, um eine Wegegeldbewilligung zu erzwingen, Straßen habe verfallen lassen, sondern manche kleinere Communalchaussee sei ohne die geringste Staatsentschädigung erbaut. Allerdings stehe fest, daß die „gewöhnliche polizeiliche Instandhaltung der Landstraßen bei weitem nicht mehr dem gesteigerten Bedürfnis der Gewerbe entspreche," sondern daß Chausseen gewünscht würden. Da die Anlegung von Kunststraßen aber mit bedeutenden Kosten verbunden sei, so ließen sich die pekuniären Wünsche der Gemeinden leicht erklären.

Eine Antwort des Ministeriums auf diese Ausführungen Vinckes liegt in 2 Mitteilungen vor[403]), von denen die erste — 27. Dezember 1829 — an den Landrat von Schmiesing zu Warendorf, die andere (1. Mai 1830) an Vincke selbst gerichtet war. In beiden wurde der Standpunkt vertreten, daß den Gemeinden zwar Geldunterstützungen bewilligt werden könnten, daß aber diese Hülfeleistung unter allen Umständen fortfalle, sobald die Gemeinden Wegegeld erheben wollten. Aus diesen Gründen hätten die Gemeinden Stromberg und Beckum 4464 rtlr 1 sg 7 d Zuschuß erhalten, so daß der Bau der Straße Stromberg—Dolberg, für die ohnehin schon 10 000 rtlr aus der Regierungshauptkasse bewilligt wären, gesichert sei.

Die ablehnende Haltung der Staatsregierung noch zu Anfang der 1830er Jahre gegenüber der Erhebung eines Wegegeldes durch die Gemeinden, stand somit fest. Daß aber die Gemeinden nicht auf ihre Kosten kommen konnten, wenn sie — trotz eines Zuschusses — kein Wegegeld erheben durften, braucht wohl kaum gesagt zu werden. Höchstens dann waren die Gemeinden besser gestellt, wenn, wie es bei der Chaussee Stromberg—Beckum—Dolberg—Hamm der Fall gewesen war, eine von den Gemeinden fertig gestellte Straße vom Staate übernommen wurde.

In diesem Zusammenhange ist noch ein Schreiben Vinckes vom 26. April 1830[404]) erwähnenswert, in welchem Vincke — neben seinem entschiedenen Eintreten für die Bewilligung von Staatszuschüssen zum

---

402) O W 15.
403) O W 15.
404) O W 15.

Gemeindechausseebau — für die Gemeinden das Recht forderte, mindestens einfache, im Anfang sogar doppelte Wegegelder zu erheben. Er wies u. a. darauf hin, daß im Regierungsbezirk Düsseldorf in den Jahren 1811—1828 durch Gemeindeleistungen und Vorschußdarlehen fast 14 Meilen Chaussee gebaut seien, auf denen Wegegeld erhoben werde. Doppelte, ja drei= bis vierfache Tarife müßte man den Gemeinden bewilligen, da dann immer noch tausende von Talern an Frachtlöhnen gespart würden, besonders auf Straßen, die sich durch Fabrikgegenden hinzögen.

Der (mehrfach erwähnte) Rothersche Erlaß vom 10. Dezember 1836[405]) brachte endlich den Gemeinden die erwünschte Lösung. Er bewies am besten, daß der Staat zu der Einsicht gekommen war, daß andere Mittel ergriffen werden müßten, den Chausseebau auf seiner bisherigen Höhe zu erhalten. Da der Kostenaufwand, den der Staat für die Chausseen machen müsse, zu hoch sei, so werde bei ferneren Anträgen auf den Bau einer Chaussee nur das unabweisbare Bedürfnis noch berücksichtigt. Deshalb möchten sich — außer den Aktiengesellschaften — die beteiligten Gemeinden städtischer und ländlicher Art und Gutsbesitzer zusammenschließen, um den Chausseebau zu fördern. Nach Aufzählung der vom Staate gestellten Bedingungen wurde dann — wohl die wichtigsten Punkte — eine „Prämie“ von 3000 rtlr pro Meile gewährt und die Erhebung des tarifmäßigen Wegegeldes bewilligt. — Wieder war ein Ziel, das Vincke sich gesteckt hatte, von ihm erreicht!

Ueber den Communalchaussee= und Wegebau orientieren am besten die Berichte der Regierungspräsidenten an des Königs Majestät[406]). Fast in jedem Jahre konnten sie von erfreulichen Fortschritten melden, die der Communalchausseebau von geringerer Bedeutung in den betreffenden Regierungsbezirken mache, und daß man auch die Bepflanzung der Kunststraße mit Bäumen aller Art nicht vernachlässige[407]).

Daß der Communalchausseebau während der ganzen Vinckeschen Oberpräsidentenzeit mit Eifer betrieben wurde, wenn er auch einen größeren Umfang erst seit dem Jahre 1836 (Rotherscher Erlaß) annahm, darüber einige kurze Notizen: Regierungsbezirk Münster, Jahr 1827: In den Kreisen Tecklenburg, Coesfeld, Recklinghausen, Ahaus und Steinfurt sind in mehreren Dörfern größere Wegestrecken chaussiert; Jahr 1828: Im Kreise Borken sind auf der Straße nach Borken 4200 Kiefern, auf den Straßen nach Dingden 2500 Kiefern und 230 Pappeln gepflanzt worden, was sehr zur Belebung der flachen Gegend beiträgt; Jahr 1830: in den Gemeinden Buer, Westerholt, Bottrop, Osterfeld ist neues Straßenpflaster gelegt; der Kreis Beckum chaussiert eifrig.

---

[405]) O_3 15.

[406]) St O A 350, Mi 351, Mü 352.

[407]) Auch hier der Umschwung der Ansichten zu erkennen, der während der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit allmählich bei den Bewohnern Westfalens sich bemerkbar machte.

Regierungsbezirk Minden, Jahr 1830: Bielefeld—Neuenkirchen, ein früher unfahrbarer Weg, ist von den Gemeinden chaussiert, um eine bessere Postverbindung zu haben.

Regierungsbezirk Arnsberg, Jahr 1826: Es sind im ganzen Jahre in chausseemäßigen Stand gesetzt: 1) im Kreise Altena 420 Ruten, 2) im Kreise Bochum 580 Ruten, 3) im Kreise Arnsberg 675 Ruten, 4) im Kreise Brilon 53 Ruten, 5) im Kreise Eslohe 2 Ruten, 6) im Kreise Hagen 630 Ruten, 7) im Kreise Hamm 354 Ruten, 8) im Kreise Lippstadt 180 Ruten, 9) im Kreise Iserlohn 600 Ruten, 10) im Kreise Siegen 2500 Ruten, 11) im Kreise Soest 578 Ruten.

Eine der erfreulichsten Erscheinungen des ganzen westfälischen Communalchausseebaus ist die, daß alle drei Regierungsbezirke sich seiner in gleicher Weise angenommen haben. Mochte beim Staatschausseebau Arnsberg weitaus den Vorrang haben, mochte dieser Regierungsbezirk auch in bezug auf den übrigen Chausseebau eine Rolle spielen, hier, auf dem Gebiete des Communalchausseebaus, trat seine führende Stellung durchaus zurück, der beste Beweis dafür, daß alle Gemeinden Westfalens sich um den ihnen am nächsten liegenden Chausseebau sehr verdient machten.

Es würde zu weit führen, alle größeren und kleineren Straßen zu nennen, die im Laufe der 30 Jahre von 1814—1844 von den Gemeinden gebaut sind[408]). Nur diejenigen Gemeindechausseen, die neben den Staats- und sonstigen Chausseen eine gewisse Bedeutung auch über das kleine Gebiet einer einzigen Gemeinde hinaus hatten, und die auch in verschiedenen Regierungsberichten genannt werden, welche dem bekannten Erlasse vom 17. März 1839 (über Radspurbreite und dergl. mehr) folgten, verdienen hier eine Erwähnung.

Drei Communalchausseen des Regierungsbezirkes Arnsberg waren Kohlenstraßen:

Langenberg—Hattingerstraße, von Hattingen—Langenberg, etwa 3/4 Meile lang. Der erste Teil dieser Straße, der sich von der rheinischen Grenze bis auf Langenberg erstreckte, war Staatschaussee. Durch die Fortsetzung bis nach Hattingen hin war eine gute Verbindung des märkischen Kohlenreviers mit dem Rheinlande getroffen. Die Chaussee von

Rennebaum—Lichteplatz, 1/2 Meile lang und die

Langerfeld—Hottensteinerstraße, etwa 750 Ruten umfassend, waren bis zu den Jahren 1844—1845 Staatschausseen, wurden dann jedoch an die Gemeinden, die sie berührten, übertragen. Ihre recht bedeutende Einnahme auf den verhältnismäßig kurzen Strecken wird für die Gemeinden ein Hauptgrund mit gewesen sein, die Ueber-

---

408) Schon das oben erwähnte Beispiel des Regierungsbezirks Arnsberg zeigt, eine wie große Menge von Communalstraßen zu Vinckes Zeit entstanden ist.

tragung anzustreben. Die Chaussee von Langerfeld—Hottenstein brachte in 4 Jahren (1841—1844) 4820 rtlr ein, während die Straße von Rennebaum—Lichteplatz in derselben Zeit 4682 rtlr einbrachte. Die Uebernahme dieser beiden Straßen durch Communen bildete ein Gegenstück zu der Uebernahme der Herbederstraße durch die Zechen.

Zwei weitere Communalchausseen umgingen die Staatschaussee von Hagen nach Schwelm, um besonders den mehrfach erwähnten Gevels- oder Strückerberg zu meiden. Ferner schufen sie bei Breckerfeld eine Verbindung mit der großen Staatsstraße von Hagen—Siegen. Es waren die

Milspe—Hasperstraße, von Milspe—Vörde—Haspe, 1,4 Meilen lang und die

Vörde—Breckerfelderstraße, von Vörde—Königsheide—Breckerfeld; ihre Länge betrug fast eine Meile. Daß diese beiden Chausseen bei der Beschaffenheit der Cöln—Berlinerstraße über kurz oder lang entstehen mußten, stand fest. Bezeichnend ist nur, daß sie von den interessierten Gemeinden erst zu Anfang der 1840er Jahre erbaut wurden[409]); wieder ein Beweis dafür, daß ohne die „Staatsprämie" und ohne die Gewährung der Chausseegelderhebung ein Bau beider Chausseen gar nicht möglich war. Die

Versestraße, von Lüdenscheid durch Versetal—Werdohl, 2,2 Meilen lang, und die

Herscheiderstraße, von Lüdenscheid—Herscheid—Plettenberg bis zur Einmündung in die Lennestraße — Länge etwa 3½ Meilen — sind eigentlich erst in den Jahren 1847 und 1848 vollendet worden; doch fällt der Baubeginn bereits in die Jahre 1844—1845. Ihre Fertigstellung bedeutete einen weiteren Schritt in der ausgezeichneten Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten des Regierungsbezirks Arnsberg, das heißt zwischen der früheren Grafschaft Mark und dem ehemaligen Herzogtum Westfalen.

Bis zum Jahre 1844 zählten die Communalchausseen des Regierungsbezirks Minden mehr Meilen als die des Regierungsbezirks Arnsberg[410]). Eine gute Uebersicht über den Communalstraßenbau gibt ein Verwaltungsbericht der Regierung zu Minden[411]), da aus ihm hervorgeht, daß sämtliche mindensche Communalchausseen mit der Staatsprämie von 3000 rtlr gebaut wurden und einmaliges Chausseegeld — gemäß dem Tarif von 1840 — erhoben.

Sechs Communalchausseen hatte der Regierungsbezirk Minden im Jahre 1847 aufzuweisen. Fünf von ihnen waren in ihrem ganzen

[409]) Erst der zweite Nachtrag vom 31. Juli 1844 zu dem Erlasse vom 17. März 1839 (über Radspurbreite usw.) enthielt sie.

[410]) Zu berücksichtigen sind natürlich nur die Chausseen, die ich auf S. 92 genannt habe.

[411]) Zu O St 81, 1847.

Laufe Gemeindestraßen, während die sechste mit einer Staatschaussee in Zusammenhang stand. Drei Chausseen gingen von Bielefeld aus, und auch die vierte Chaussee war nur eine Abzweigung der dritten Straße.

Chaussee Bielefeld — Schildesche — Enger — Bünde, die, in den Jahren 1843—45 gebaut, sich in einer Länge von 2,8 Meilen dahinzog und ihrer ganzen Lage nach als eine wirkliche Verbindungsstraße, allein für den Regierungsbezirk Minden, anzusehen war.

Kunststraße von Bielefeld—Halle. Hier reichte die staatliche Prämie bei weitem nicht aus, so daß die Gemeinden ganz bedeutende freiwillige Beiträge zum Bau dieser 1½ Meilen langen Chaussee aufbringen mußten. Erst nach dem Jahre 1844 erfolgte der Ausbau bis zur hanoverschen Grenze hin.

Chaussee von Bielefeld — Werther — Theenhausen—Borgholzhausen, Länge 2,6 Meilen, diese Chaussee hatte noch eine Abzweigung von 700 Ruten, die sich von

Theenhausen bis zur hannoverschen Grenze erstreckte. Beide Chausseen schufen der Ausfuhr der Bilefelder Leinwandindustrie neue Wege. Ueberhaupt war gerade die Stadt Bielefeld in den 1840er Jahren der Chausseeknotenpunkt des Mindener Regierungsbezirkes. Die

Chaussee von Scherfede—Peckelsheim—Borgholz bis zur Arnsberg—Beverungerstraße, in einer Gesamtlänge von 3 Meilen, erschloß den, ohnehin an Chausseen reichen, östlichen Teil des Regierungsbezirkes Minden durch eine für viele Gemeinden ausgezeichnete kürzere Verbindungsstraße zwischen der Arnsberg—Beverunger- und der Paderborn—Kasselerstraße.

Von den 7,5 Meilen der Kunststraße von der lippischen Grenze bei Wöbbeln—Steinheim—Nieheim—Warburg bis zur kurhessischen Grenze auf Volkmarsen waren, 1,1 Meilen Gemeindestraße, ein erneuter Beleg dafür, daß die Gemeinden oft mit gutem Beispiel vorangingen und Lücken ausfüllten, welche auf den Verkehr der Kunststraßen äußerst störend wirken konnten.

Auch im Regierungsbezirk Münster wurden zwei Communalchausseen in der Absicht angelegt, den Staat zur Fortführung des Chausseebaus zu veranlassen. Auf der

Münster—Ibbenbürenerstraße, die sich von Münster—Greven—Saerbeck—Recke bis zur hannoverschen Grenze hinzog, machten die Gemeinden den Anfang mit dem Chausseebau. Die Strecke von Saerbeck — hinter Ibbenbüren (Länge 2 Meilen) ist von den Gemeinden erbaut worden und ihnen auch späterhin überlassen. Die

Chaussee von Raesfeld—Neutüshaus—Schermbeck wurde erst nach dem Jahre 1844[412]) vollendet. Die Gemeinden

---

[412]) Nachtrag zum Jahre 1852 zur Verordnung vom 17. März 1839, O_8.

machten aber noch vor dem Jahre 1844 den Anfang mit der Chaussierung indem sie eine Strecke von 1,4 Meilen erbauten, worauf der Staat den übrigen Bau (3,1 Meilen) vollendete.

Ueber den Bau einer weiteren Communalchaussee von

Dingden—Bocholt bis zur niederländischen Grenze berichtet der 6. westfälische Landtag vom Jahre 1841[413]). Die Straße sei für den Handelsverkehr nach Holland hin äußerst wichtig. Wenn Wegegeld bewilligt werde, könnte mit der Chaussierung sofort begonnen werden. Trotzdem der Landtagsabschied vom 6. August 1841 außer der Erhebung des Chausseegeldes auch die Staatsprämie von 3000 rtlr bewilligte, entstanden auf dieser Chaussee doch nur 1,3 Meilen als Gemeindestraße während 2 Meilen als einzige Aktienchaussee der Regierungsbezirke Münster und Minden gebaut wurden.

Eine große Communalchaussee entstand bis zum Ende der 1840er Jahre in der Straße

Hamm—Ahlen—Warendorf—Versmold. Auf dem 8. westfälischen Landtage vom Jahre 1845[414]) wurde darüber Klage geführt, daß schon eine Kabinettsordre vom 25. September 1825 „baldige Berücksichtigung" zugesichert habe. Mittlerweile hätten die Städte und Gemeinden einige Strecken chaussiert, und zwar von Hamm nach Ahlen; sie wollten auch weiter diese Straße ausbauen, wenn ihnen eine Staatsprämie von 5000 rtlr pro Meile bewilligt werde. Die Antwort des Königs vom 27. Dezember 1845 versprach diesen Staatszuschuß, wenn die Gemeinden sich bereit erklärten, den Bau zu Ende zu führen. Die Vollendung des Baus ließ daraufhin nicht mehr allzu lange auf sich warten .

Die Communalchaussee von

Borken—Raesfeld bis zur Grenze des Regierungsbezirkes Münster — 1,8 Meilen — in der weiteren Richtung auf Wesel hatte den Vorteil, daß für den westlichen Teil des Regierungsbezirkes Münster eine sehr gute Verbindung mit der Rheinprovinz hergestellt wurde. Bei Raesfeld wurde sie von der Chaussee gekreuzt, die (teils als Communal-, teils als Staatsstraße) von Raesfeld—Neutüshaus—Dorsten—Sterkrade führte.

IV.

Der westfälische Communalwegebau von 1815—1844.

Bei der gewaltigen Ausdehnung, die der westfälische Chausseebau nach und nach erhielt, war es vorauszusehen, daß demgegenüber der Wegebau, das heißt der Bau unchaussierter Wege, zurücktreten

[413]) W Pr 1841, S. 129.
[414]) W Pr 1845, S. 124/125.

mußte. Das ganze Interesse der Bewohner konzentrierte sich immer stärker auf den Kunststraßenbau, je mehr man den Wert und den Nutzen guter Chausseen kennen und schätzen lernte. Wir haben gesehen, wie die Gemeinden nach anfänglicher Abneigung auf alle mögliche Weise den Kunststraßenbau zu fördern suchten, sei es daß sie selbst Chausseen bauten, sei es daß sie Lücken auf den Landstraßen ausfüllten, um so an die Hauptchausseen guten Anschluß zu haben.

Immerhin konnten die Gemeinden natürlich nicht alle irgendwie wichtigen Wege in chausseemäßigen Zustand setzen. Denn dazu fehlte ihnen vor allen Dingen in den meisten Fällen das Geld; waren sie doch schon sehr auf den Zuschuß angewiesen, den der Staat beim Communalchausseebau seit den 1830er Jahren zahlte.

Daß die Gemeinden wie für den Chausseebau, so auch für den Wegebau während der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit immer mehr Interesse gewannen — die Erweckung eines solchen war ja insbesondere das Werk Vinckes —, geht aus den „Berichten der Regierungspräsidenten an des Königs Majestät" deutlich hervor. Wie diese Berichte für den Communalchausseebau immer größere Fortschritte nachweisen konnten, so zeigen sie, daß auch für den Communal-Wegebau Erhebliches in allen drei Regierungsbezirken geleistet wurde. Aus der großen Fülle der Beispiele nur wenige für die einzelnen Regierungsbezirke: Regierungsbezirk Münster, Jahr 1834[415]): Um Anschluß an die Landstraße von Osterwick nach Holtwick zu haben, bauen die Bauerschaften Horst, Hegerort, Midlick[416]), Verbindungswege durch schwer passierbare Gegenden, die sich über 278, 180 und 107½ Ruten hinziehen[417]). Regierungsbezirk Minden berichtet im Jahre 1833, daß die Kreise Büren und Paderborn sich durch zweckmäßige Verbindungsanlagen und Befestigungen sehr auszeichneten. Im Jahre 1836 sind im Regierungsbezirk Arnsberg 19 614 Ruten — also beinahe 10 Meilen — an Communalwegen in Stand gesetzt. Dabei wurde durch zweckmäßige Verwendung der Arbeitskräfte viel Geld gespart, so daß man z. B. im Kreise Brilon für die Fertigstellung von 780 Ruten nur 97 rtlr aufzuwenden brauchte[418]).

Schon früh machte sich das Bestreben geltend, auch für den Communalwegebau eine ähnlich feste Regelung zu schaffen, wie für den

[415]) O St Mü 352, 1834.

[416]) Sämtlich genannte Orte im Kreise Coesfeld.

[417]) Daß sich auch Fürstlichkeiten — die adligen Geschlechter waren von den vielen ehemaligen Standesherrschaften im Münsterlande her sehr zahlreich — für den Communicationswegebau interessierten, geht aus einer Notiz vom Jahre 1840 hervor (O St Mü 352, 1840), die besagt, daß der Fürst von Salm ebenso wie der Herzog von Croy je 100 Taler zu einem Wege der Gemeinde Dülmen beigesteuert hätten.

[418]) An den Communalwegen wurden zur Befestigung meistens Dämme angelegt. Auch dieses — so berichtet die Regierung zu Münster im Jahre 1823 (O St Mü 352, 1823) — sei „ein Zweig der Polizei gewesen, der im vormaligen Bistum Münster arg vernachlässigt sei".

Chausseebau. Man ging dabei von dem Gedanken aus, für Gesamt-Westfalen eine allgemeine Wegeordnung zu erzielen. Die Provinz Westfalen war aus den mannigfachsten Bestandteilen im Jahre 1815 gebildet worden; jedes einzelne Gebiet hatte besondere Verfügungen über den Wegebau, die nun vorläufig, das heißt solange keine Regelung erfolgte, Geltung behielten. In manchen wesentlichen Punkten stimmten ja die Wegeordnungen der einzelnen Gebietsteile (Mark, Herzogtum Westfalen, Fürstentum Münster usw.) ziemlich überein, indem sie besondere Hand- und Spanndienste vorschrieben, die auch durch Geldleistungen ersetzt werden konnten. In den Einzelheiten dagegen ergaben sich mancherlei Abweichungen — z. B. Umfang und Dauer der Hand- und Spanndienste, Einteilung der Wege —, die der preußischen Regierung in Westfalen seit dem Jahre 1815 große Schwierigkeiten bereiten mußten[419]).

Mit allen Mitteln war deshalb Vincke bemüht, für die Provinz Westfalen eine einheitliche, allgemein gültige Wegeordnung zu schaffen Schon aus dem Jahre 1816 liegen Entwürfe zu einer allgemeinen Wegeordnung sowohl von Seiten Vinkes als auch der preußische Staatsregierung vor[420]). Am 14. November 1816 bestimmte eine Verfügung desMinisteriums des Handels und der Finanzen, daß die Oberpräsidenten zu Coblenz, Cöln und Münster gemeinschaftliche Beratungen über eine allgemeine Wegeordnung abhalten sollten[421]). Zur Erklärung schrieb das Ministerium — am 22. Januar 1817 — nochmals an Vincke, daß das neue Wegereglement nur die nichtchaussierten Land- und Heerstraßen betreffen solle, die Chausseen dagegen nur insoweit, als von Arbeiten derselben Art wie bei den Landstraßen die Rede sei.

Bereits bis zum 13. März 1817 hatte Vincke einen „Entwurf zur Wegeordnung für die Provinzen diesseits der Weser" fertig gestellt, der in 68 Paragraphen u. a. eine genaue Wegeeinteilung und Vorschläge für die Breite der Wege brachte[422]). Dieser Entwurf[423]) wurde

[419]) Ein typisches Beispiel hierfür bietet die Anfrage eines Regierungspräsidenten an Vincke, was man in der Provinz Westfalen unter dem Begriff „Landstraße" zu verstehen habe (O W 15, 15. Dezember 1834). Vinckes Antwort (O W 15, 19. Dezember 1834) lautete, daß man über den gesetzlichen Begriff einer Landstraße ganz im Unklaren sei. Im allgemeinen erkenne allerdings das Ministerium des Innern nur solche Straßen als Landstraßen an, die es auf besondere Eingabe an den König geworden seien.

[420]) O W 15.

[421]) O W 15, ebenso die folgenden Notizen.

[422]) In O W 15, 16, 17 finden sich noch eine Reihe älterer Wegeordnungen — u. a. das Chausseereglement der Grafschaft Mark von 1796 und das Landstraßen — und Wegezollreglement für Schlesien und die Grafschaft Glatz vom 11. Januar 1769—; Vincke war über alle diese Wegeordnungen und Edikte genau unterrichtet und suchte aus ihnen zu verwerten, was möglich war.

[423]) Ungemein klar ist die Definitive der einzelnen Straßen, so z. B.: Heerstraßen sind solche Straßen, die von einer Grenze des Landes zur andern,

aber ebensowenig wie einer der noch folgenden zum Gesetze erhoben. Trotzdem „Oberpräsidenten, Regierungen und Gemeinden im Westen den dringenden Wunsch nach einer Wegeordnung hatten", kam keine Einigung zustande[424]).

Auch der Plan einer allgemeinen Wegeordnung für ganz Preußen, zu dem Vincke am 23. Januar 1823 Vorschläge zu machen vom Ministerium dringend gebeten wurde, scheiterte[425]). Vincke hatte zwar einige Vorschläge gemacht (23. März 1823), er gab aber auch zu bedenken, daß „es ungemein schwierig sei, für die so verschiedenartigen Landesteile der Gesamtmonarchie eine allgemeine Wegeordnung festzusetzen".

Jahrelang zogen sich die Verhandlungen und Arbeiten ohne jeden Erfolg hin. Fast sämtliche westfälischen Provinziallandtage beschäftigten sich eingehend mit einer Regelung der Frage[426]); Entwürfe wurden angefertigt, Kommissionen gewählt; da Unklarheiten in vielen Punkten herrschten, liefen Klagen und Beschwerden in Menge ein. Die allgemeinen Grundsätze einer allgemeinen Wegeordnung legte der 5. westfälische Landtag vom Jahre 1837 eingehend dar[427]). Man kann sie in folgende drei Punkte zusammenfassen: 1) Allgemeine Verpflichtung aller Grundbesitzer zum Wegebau, 2) Herstellung besserer Wege, 3) Jeder Eigentümer soll verbunden sein, gegen entsprechende Entschädigung sowohl den zur Wegeanlage oder Verbreitung nötigen Boden, als auch die auf seinen Grundstücken vorhandenen, zum Wegebau erforderlichen Materialien gegen vollständige Entschädigung herzugeben[428]).

Trotz aller Bemühungen Vinckes und der westfälischen Provinziallandtage wurde bis zum Jahre 1844 kein greifbares Ergebnis erzielt. Die Gründe dafür, daß unter Vinckes Oberpräsidentenschaft keine einheitliche westfälische Wegeordnung zu Stande kam, waren insbesondere in der Verschiedenheit der einzelnen Landesteile zu suchen. Der 8. westfälische Landtag vom Jahre 1845 konnte nur der Hoffnung Ausdruck ver-

von einem Hauptort eines Regierungsbezirkes, von einem Post- oder Zollamt zu einem andern oder zu Hauptströmen führen. Der Oberpräsident jeder Provinz bestimmt sie; oder; Ortsstraßen sind Wege, welche, von dem Hauptorte der Gemeinden (=Kirchspiele) nach der Kreisstadt führend, die benachbarten Kirchspiele oder die einzelnen Teile (Bauernschaften, Dörfer) mit dem Hauptorte derselben oder letztere mit den Heer- und Landstraßen verbinden; sie bestimmt der Landrat.

[424]) O W 15.

[425]) O W 16.

[426]) O W 17; O_2 10; W Pr 1833/34; W Pr 1841, S. 119; W Pr 1843, S. 118

[427]) W Pr 1837, S. 27.

[428]) Eine vom 4. westfälischem Landtage 1833/34 (O W 17) gewählte Kommission, aus 18 Mitgliedern bestehend, hielt zwar mehrere Sitzungen ab, um über den Entwurf einer allgemeinen Wegeordnung zu beraten, der vom Ministerium vorgelegt war, kam aber über „wichtige" Abänderungsvorschläge, z. B. statt Schlagbäume „Sperrbäume" einzusetzen und dergl. mehr, nicht hinaus. Vincke hatte schon am 18. Dezember 1833 (W Pr 1833/34) Zweifel geäußert, ob bei der Beratung überhaupt etwas herauskommen werde.

leihen, daß „die seit beinahe 15 Jahren der legislativen Beratung unterliegende allgemeine Wegeordnung“ hoffentlich bald erscheinen werde; ein Wunsch, der erst im Jahre 1905 in Erfüllung gehen sollte[429]).

Die Arbeit der Communen konnte nur einen gedeihlichen Fortgang nehmen, wenn der Wegebau von erfahrenen Leuten geleitet oder überwacht wurde. Ein Bericht der Regierung Arnsberg über die Jahre 1816—1819[430]) wies bereits im Jahre 1819 auf die Schwierigkeiten hin, die sich ergaben, wenn der Wegebau seitens der Gemeinden nicht zum mindesten einer ständigen Controlle unterstand. Nur der tätigen Mitwirkung mehrere Landräte, „die unermütliche Sorgfalt bewiesen“, sei es zu danken, daß der Communalwegebau überhaupt Fortschritte gemacht habe. Die Arbeiten der Gemeinden seien zwar wichtig, aber die Ortsvorstände, denen die Leitung der Arbeit übertragen sei, seien entweder nicht immer anwesend oder hätten auch oft nicht die erforderliche Erfahrung, um die Arbeit fachgemäß leiten zu können[431]). Die Hülfe der Chausseebeamten müsse sich „auf die Angabe der Verfahrungsweise bei den Arbeiten beschränken“, denn ihr eigentlicher Beruf brächte ihnen gerade genug Arbeit. Deshalb schlug die arnsbergische Regierung vor, eine ständige Aufsicht durch qualificierte Aufseher einzuführen; nur hapere es dann wieder mit der Bezahlung.

Diese Anregung führte zu verschiedenen Maßnahmen. Seit dem Jahre 1828 gab es im Regierungsbezirk Arnsberg die Einrichtung der Communalbauconducteure, zu der man deshalb übergegangen war, da die Chausseebauinspektoren, ohne Vernachlässigung des königlichen Dienstes, für die Leitung der Communalbauten nicht genügende Zeit hatten. Dadurch wurden aber die Gemeinden unfreiwilligerweise einerseits zur Aufbringung der nicht unerheblichen Kosten[432]) für diese Baubeamten gezwungen, andrerseits durften sie keinen anderen als den angestellten Bauconducteur zu Rate ziehen. Deshalb wandten sich Gemeinden, besonders des Kreises Hamm, an die Regierung zu Arnsberg und weiterhin an den westfälischen Landtag. Auf dessen Antrag entschied der königliche Landtagsabschied[433]) dahin, daß ein Kreisständebeschluß nötig sei, wenn ein Kreis-Communalconducteur angestellt

---

[429]) Am 27. November 1905 erschien endlich eine Wegeordnung für die ganze Provinz Westfalen, vgl. v. Bitter I, S. 772, der darauf hinweist, daß gerade das Wegewesen Deutschlands bis in die neueste Zeit ein Bild deutscher Zerrissenheit geboten habe.

[430]) G St 1816—1819.

[431]) Die (schon mehrfach zitierte) „freimütige Denkschrift über westfälische Zustände“, S. 15, malt diese Verhältnisse etwas krasser: Zur Beaufsichtigung der Wegebaudienste der Gemeinden hätten die Bürgermeister meist keine Lust und Zeit. Bekanntmachungen gäbe es war in Menge, aber sie hätten wenig Erfolg. Mit großen Geldauslagen dürfe man dem gewöhnlich murrenden Gemeinderate auch nicht kommen.

[432]) Diese betrugen an Reisekosten und Diäten 600—700 rtlr im Jahre.

[433]) Vom 8. Juni 1839, W Pr 1837.

sollte. Die Gemeinden seien nicht zur Tragung der Kosten verpflichtet, sondern hätten sich über die vorzunehmenden technischen Dienstleistungen mit dem Bauconducteur zu einigen.

Allgemeine Durchführung für die Provinz Westfalen fand die Einrichtung der sogenannten Oberwege-Commissarien und besonderer Communalbaubeamten. Seitdem das Ministerium in den 1820er Jahren in mehreren Berichten auf die Wichtigkeit des Gemeindewegebaus hingewiesen hatte und jährliche genaue Berichte verlangte[434]), war ein gemeinsames Vorgehen der drei Regierungsbezirke erzielt worden. Die westfälischen Stände hatten bereits auf dem 2. westfälischen Landtag[435]) um die Erlaubnis nachgesucht, Deputierte wählen zu dürfen, die an den Wegebauangelegenheiten teilnehmen könnten. Da hierbei auch der Staatschausseebau einbegriffen war, lehnte der Abschied des Landtags vom 31. Dezember 1829 die Teilnahme der Stände natürlich ab[436]), wies aber zugleich die Stände auf die Betätigung beim Bau innerer Verbindungsstraßen (Chausseen wie unchaussierter Straßen) hin.

Als erste ging die Regierung zu Minden dazu über, die Oberwegekommissarien einzuführen[437]). Die Oberwegekommission bestand in jedem Kreise aus „achtunggebietenden Männern aus dem Stande der Gutsbesitzer, Landwirte und Oekonomen, Mitgliedern der Gemeinderäte usw., die Belehrung und Beispiel zu geben, als auch Controlle und Leitung von Communalwegebauten auszuüben hatten“[438]). Sie wurden vom Landrat ernannt. Dem Vorgehen der Regierung zu Minden schlossen sich auch die beiden anderen Regierungen an; bereits am 7. August 1833 konnte Vincke[439]) an die drei Regierungen zu Arnsberg, Minden und Münster eine „Geschäftsinstruktion für die Oberwegekommissarien“ senden, die die wesentlichen Vorschriften für die Beaufsichtigung des Communalwegebaus enthielt[440]).

Die Tätigkeit der Oberwegekommissarien bestand darin, mit den Landräten umherzureisen und die Communalwege zu besichtigen. Hierbei wurden sie von besonderen Baubeamten begleitet. Die Anstellung dieser Baubeamten erfolgte seit Anfang der 1830er Jahre. Ein Bericht der Regierung zu Münster vom Jahre 1834[441]) weist nämlich darauf

---

434) O W 15.

435) W Pr 1828/29, Promemoria Nr. 1.

436) Der Landtagsabschied wandte sich auch besonders gegen die — übertriebene — Behauptung der Stände, daß die Mehrzahl der westfälischen Kunststraßen aus Provinzialmitteln gebaut sei. Das sei unrichtig; außerdem erfolge die Unterhaltung und die Uebernahme der Bauschulden ohne Ausnahme aus Staatsfonds.

437) O St Mi 351, 1827.

438) Vincke, 7. August 1833, in einer Geschäftsinstruktion für die Oberwegekommissarien“, O W 15.

439) v. Bodelschwingh, S. 280, nennt als Vinckes Lieblingsgegenstände der Verwaltung: den Communalwegebau und das Volksschulwesen.

440) O W 15.

441) O St Mü 352, 1834.

hin, daß seit dem Jahre 1832 ein geregelter Gang der Instandhaltung der Communalwege betrieben werde, indem man 1) die Arbeiten verdinge, 2) die Wege distriktweise einteile und unter die Aufsicht von Wärtern — Baubeamten — stelle, 3) die Kosten des Wegebaus repartiere so daß die schwer kontrollierbaren Hand- und Spanndienste wegfielen.

Zu den Gemeindewegebauten leistete der preußische Staat von Anfang an besondere Zuschüsse. War es doch sein Standpunkt, daß zur Verbesserung der inneren Communication den Gemeinden sehr wohl ein Staatsbeitrag bewilligt werden könnte"[112]). Es sind deshalb — soweit das vorliegende Material Schlüsse zuläßt — auch von der Regierung nie Schwierigkeiten irgendwelcher Art gemacht worden, wenn eine Gemeinde um Unterstützung ihres Wegebaus bat[113]). Daß der Staat den Gemeinden bei dem ihnen obliegenden Wegebau bedeutende Summen zuwandte, beweist eine Uebersicht über die vom Staate geleisteten Staatszuschüsse für die Gemeinden des Regierungsbezirks Münster in den Jahren 1816—1830:

Jahr	Zuschuß						Jahr	Zuschuß					
1816:	224	rtlr	10	sg	6	₰	1817:	752	rtlr	12	sg	8	₰
1818:	4910	"	8	"	3	"	1819:	7453	"	6	"	2	"
1820:	2340	"	6	"	3	"	1821:	3026	"	5	"	10	"
1822:	1414	"	4	"	9	"	1823:	1496	"	17	"	6	"
1824:	1585	"	27	"	6	"	1825:	4353	"	13	"	11	"
1826:	4345	"	6	"	3	"	1827:	3689	"	3	"	2	"
1828:	3374	"	1	"	7	"	1829:	3482	"	17	"	—	"
1830:	2989	"	12	"	5	"							

[112]) O W 15, 27. Dezember 1829, Ministerium des Innern an den Landrat zu Warendorf (Reg.-Bez. Münster).

[113]) Anders stand es natürlich, wenn die Gemeinden ein besonderes Wegegeld erheben wollten; hiergegen wehrte sich der Staat mit aller Entschiedenheit

Schlußbemerkungen.

Fast 30 Jahre hat Vincke an der Spitze der Provinz Westfalen gestanden. Für Westfalen brachte diese Zeit auf allen Gebieten einen einzigartigen Aufschwung, nicht zum wenigsten auf dem Gebiete des Verkehrswesens, wo neben den Wasserstraßen nur die Landstraßen in ihrem ganzen Umfange in Betracht kamen; denn nur diese beiden Verkehrsmittel waren es, deren sich Handel und Industrie in damaliger Zeit bedienen konnten, um ihren Erzeugnissen einen guten Absatz zu verschaffen.

Wir sahen, welch umfangreiche Arbeit hier während der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit geleistet wurde; mochte es sich um Staatschausseen oder um Gemeindestraßen, um Aktienchausseen oder um Bezirks- und Kreisstraßen handeln, überall ein Fortschritt, wie er nicht leicht überboten werden konnte. Gewiß, auch der „Geist der Zeit" trug dazu bei, aus Westfalen das zu machen, was es in den Jahren 1815—1844 geworden ist[444]). Aber selbst ein so kritisches Urteil, wie das der „freimütigen Denkschrift über die westfälischen Zustände" (S. 39—40) muß bekennen, daß „seit den 25 Jahren preußischer Herrschaft an Bauten viel geschehen ist, und daß vornehmlich der Straßen-, Brücken- und Wasserbau sich der besonderen Vorsorge der Behörden zu erfreuen hatte".

Im ersten Bande[445]) seiner Vincke-Biographie sagt von Bodelschwingh, S. 603, über Vincke, daß „er in Preußen den ersten Anstoß gab zu dem Associationsgeist für öfftenliche Bauten, welcher in unseren Tagen — das heißt in den 1840—1850er Jahren — so großes leistet". Hiermit ist allerdings an genanntem Orte im wesentlichen nur der Aktienchausseebau gemeint. Man geht durchaus nicht zu weit, wenn man diese Worte auf die gesamte Tätigkeit für den westfälischen Chaussee- und Wegebau überträgt.

Besonders ein Verdienst Vinckes kann nicht hoch genug angeschlagen werden: sein erzieherischer Einfluß auf die Bewohner Westfalens. Wir sahen, wie skeptisch die Gemeinden noch im Anfange der Vinckeschen Oberpräsidentenzeit jeglichem Kunststraßenbau gegenüberstanden, welche Schwierigkeiten sie beim Bau auch der kleinsten Chaussee machten, wie sehr sie sich bei der Herausgabe von Grund und Boden widersetzten! Welch gründliche Aenderung

[444]) Westfalens Oberpräsident, 1858, S. 18.

[445]) Der zweite Band ist bekanntlich nicht erschienen.

war hier in den Jahren 1815—1844 fast ausschließlich unter der Einwirkung der Persönlichkeit des Oberpräsidenten eingetreten! Mit gutem Beispiel ging er selbst den Bewohnern voran, beaufsichtigte, wo er nur eben konnte, den Chaussee- und Wegebau, trat Aktienvereinen bei, stand mit Rat und Tat allen zur Seite, die ihn um Hilfe angingen.

Nur auf dem Gebiete des Chaussee und Wegebaus konnte in dieser Abhandlung die Tätigkeit Vinckes für die Provinz Westfalen geschildert werden. Es ist hier nicht der Ort hervorzuheben, was auf anderen Gebieten (Verwaltung, Schulwesen, Armenpflege usw.) von diesem Manne geleistet ist. Der beste Beweis für die Würdigung der Verdienste Vinckes um Westfalen ist ohne Zweifel der, daß sein Name auch heute noch, 70 Jahre nach seinem Tode, in den weitesten Kreisen der westfälischen Bevölkerung bekannt ist und mit freudigem Stolze genannt wird.

Lebenslauf.

Ich, Fritz Sälter, preußischer Staatsangehörigkeit und lutherischer Konfession, wurde am 1. Mai 1891 als Sohn des Lehrers Fritz Sälter zu Hagen (Westfalen) geboren. Nach dreijährigem Volksschulbesuch war ich von meinem 9. Lebensjahre ab auf dem Gymnasium zu Hagen, das ich Ostern 1910 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Ich widmete mich dem Studium der Geschichte, der deutschen und lateinischen Sprache und Literatur und studierte zuerst zwei Semester in Halle, um mich dann zu Ostern 1911 in Marburg immatrikulieren zu lassen, wo ich am 27. Mai 1914 das Examen rigorosum bestand. Bis zum Ende des Sommersemesters 1914 setzte ich meine Studien fort, wurde bei Ausbruch des Weltkrieges 1914 zur Fußartillerie ausgehoben, diene aber seit dem 13. November ds. Js. beim 4. Garde-Reg. z. Fuß in Berlin.

Mit dankbarer Gesinnung nenne ich von meinen akademischen Lehrern die Herren Dozenten Birt, Brehmer, Bornhäuser, Bornhausen, Bremer, Bredt, Busch, Elster, Geldner, Hartung, Hasenclever, Heitmüller, Heldmann, Jülischer, Kern, Klebs, Köppe, Lindner, Maaß, Mannkopf, Menzer, Misch, Natorp, Rade, v. d. Ropp, v. Ruville, Saran, Schücking, Simons, Stengel, Thiele, Wackernagel, Wrede, Vogt.

Ganz besonderen Dank schulde ich Herrn Prof. Dr. Busch, für die Anregung zu dieser Arbeit und das große Interesse, das er mir bei der Ausführung bewiesen hat.

Anhang.

Tabelle I: *)

Bekanntmachung.

Unna, 18. Oktober 1831. **Wegebau-Inspektor Hintermberg.**

Zufolge Bestimmung hochlöbl. Regierung zu Arnsberg wird die Anfuhr folgender Quantitäten von Straßenbaumaterial zu den nachstehend bemerkten Preisen und Fuhrlohnbeträgen angeboten, nämlich:

1. Zum Umbau der Berlinerstraße zwischen Unna—Hemmerde:

A) Die Anfuhr von 810 Schtr Bruchsteine aus der, auf der Öse zwischen Hemer und Menden gelegenen Grube Sensberg, auf Entfernungen von 5150—8250 Ruten, in die Straßen-Abteilungen:

a)	von	Nr.	280—282	57	Schtr	à	15	rtlr	7	sg	Fuhrlohnbetrag	868	rtlr	9	sg
b)	„	„	282—284	57	„	„	15	„	14	„	„	881	„	18	„
c)	„	„	284—286	41	„	„	15	„	21	„	„	643	„	21	.
d)	„	„	286—288	27	„	„	15	„	28	„	„	430	„	6	„
e)	„	„	288—290	51	„	„	16	„	5	„	„	824	„	15	„
f)	„	„	290—292	57	„	„	16	„	12	„	„	934	„	24	„
g)	„	„	292—294	44	„	„	16	„	19	„	„	731	„	26	„
h)	„	„	294—296	40	„	„	16	„	26	„	„	674	„	20	„
i)	„	„	296—298	49	„	„	17	„	3	„	„	837	„	27	„
k)	„	„	298—300	57	„	„	17	„	10	„	„	988	„	—	„
l)	„	„	300—302	57	„	„	17	„	17	„	„	1001	„	9	„
m)	„	„	302—304	57	„	„	17	„	24	„	„	1014	„	18	„
n)	„	„	304—306	57	„	„	18	„	0	„	„	1026	„	—	„
o)	„	„	306—308	57	„	„	18	„	—	„	„	1026	„	—	„
p)	„	„	308—310	57	„	„	17	„	22	„	„	1010	„	24	„
q)	„	„	310—312	45	„	„	17	„	14	„	„	786	„	—	„
				810	Schtr							13680	rtlr	7	sg

B) Die Anfuhr von 510 Schtr Bruchsteine, aus der Grube Ubbingen bei Tränern, auf Entfernungen von 975 1400 Ruten, in den Straßen-Abteilungen:

a)	von	Nr.	297—298	17	Schtr	à	4	rtlr	12	sg	Fuhrlohnbetrag	74	rtlr	24	sg
b)	„	„	298—300	77	„	„	4	„	6	„	.	323	„	12	„
c)	„	„	300—302	77	„	„	4	„	—	„	„	308	„	—	„
d)	„	„	302—304	77	„	„	4	„	—	„	„	308	„	—	„
e)	„	„	304—306	77	„	„	4	„	6	„	„	323	„	12	„
f)	„	„	306—308	77	„	„	4	„	12	„	„	338	„	24	..
g)	„	„	308—310	77	„	„	4	„	18	„	„	354	„	6	„
h)	..	„	310—312	61	„	„	4	„	24	„	„	292	„	24	„
				540	Schtr							2323	rtlr	12	sg

*) Entnommen O. 10.

2 Zur Instandsetzung der Werlerstraße zwischen Werler Haar und Werl.

A) Die Anfuhr von 186 Schtr Bruchsteine aus der unter I A bemerkten Grube Sensberg auf Entfernungen von 4625—5175 Ruten in die Straßen-Abteilungen:

a) von	Nr.	30—32	22	Schtr	à 11	rtlr	12	sg	Fuhrlohnbetrag	250	rtlr	24	sg
b) „	„	32—34	22	„	„ 11	„	18	„	„	255	„	6	„
c) „	„	34—36	22	„	„ 11	„	24	„	„	259	„	18	„
d) „	„	36—38	22	„	„ 12	„	—	„	„	261	„	—	„
e) „	„	38—40	22	„	„ 12	„	6	„	„	268	„	12	„
f) „	„	40—42	16	„	„ 12	„	12	„	„	198	„	12	„
g) „	„	42—44	19	„	„ 12	„	18	„	„	239	„	12	„
h) „	„	44—46	22	„	„ 12	„	24	„	„	281	„	18	„
i) „	„	46—48	19	„	„ 13	„	—	„	„	247	„	—	„
			186	Schtr						2264	rtlr	12	sg

B) Die Anfuhr von 170 Schtr Bruchsteine aus der Grube Heiligengeist bei Wimbern, auf Entfernungen von 1500—2250 Ruten, in den Straßen-Abteilungen:

a) von	Nr.	30—32	24	Schtr	à 5	rtlr	11	sg	Fuhrlohnbetrag	128	rtlr	24	sg
b) „	„	32—34	33	„	„ 5	„	18	„	„	184	„	24	„
c) „	„	34—36	33	„	„ 5	„	25	„	„	192	„	15	„
d) „	„	36—38	16	„	„ 6	„	2	„	„	97	„	2	„
e) „	„	38—40	24	„	„ 6	„	9	„	„	151	„	6	„
f) „	„	40—42	21	„	„ 6	„	16	„	„	137	„	6	„
g) „	„	42—44	10	„	„ 6	„	23	„	„	67	„	20	„
h) „	„	44—46	9	„	„ 7	„	—	„	„	63	„	—	„
			170	Schtr						1022	rtlr	—	sg

Einheimische und auswärtige Besitzer von Zugtieren, Frachtfuhrleute und sonstige hierzu lusthabende Personen werden zur beliebigen Teilnahme an dieser Materialanfuhr unter folgenden Bestimmungen hierdurch eingeladen:

(Bestimmungen folgen, z. B.: Zufuhrwege beliebig; Anfuhren von Chaussee-, Pflaster-, Communal-, Brückenabgaben frei; Anfuhr kann gleich beginnen und den ganzen Winter dauern.)

Tabelle II:

Die Chausseegeldtarife von 1811, 1819, 1822, 1824 im

№	Benennung der Gegenstände	Hiernach ist das für eine Meile ßischen Ruten, u. Tarife 1811		1819	
		sg	₰	sg	₰
I.	Frachtwagen				
	a) vierrädrige, beladen und				
	1. bespannt mit 4 oder weniger Zugtieren, für jedes Zugtier	1	$5\frac{1}{2}$	1	$7\frac{1}{2}$
	2. bespannt mit 5 oder 6 Zugtieren für jedes Zugtier	1	$5\frac{1}{2}$	1	$7\frac{1}{2}$
	3. „ „ 7 „ mehr „ „ „ „	1	$5\frac{1}{2}$	1	$7\frac{1}{2}$
	b) zweirädrige, beladen und				
	1. bespannt mit 1 oder 2 Zugtieren, für jedes Zugtier	1	$6\frac{3}{4}$	1	$7\frac{1}{2}$
	2. „ „ 3 „ „ „	1	$6\frac{3}{4}$	1	$7\frac{1}{2}$
	3. „ „ 4 „ mehr „ „ „ „	1	$6\frac{3}{4}$	1	$7\frac{1}{2}$
	Wenn die äußerste Fläche der Radfelgen der Frachtwagen oder Frachtkarren 6 Zoll und darüber breit ist, so wird in den Positionen a) 1,2 und b) 1,2 für jedes Zugtier nur entrichtet:			—	10
	dagegen findet diese Vergünstigung auf die Positionen a) 3, b 3 keine Anwendung.				
	c) vier-zweirädriges Frachtfuhrwerk, welches unbeladen die Chaussee befährt, zahlt durchweg für jedes Zugtier einschließlich der an den Wagen oder Karren nur angebundenen oder geführten Zugtiere	—	$8\frac{3}{4}$	—	10
II.	Extraposten, Kutschen, zweirädrige Kabrioletts und jedes andere Fuhrwerk zum Fortschaffen von Personen:				
	a) beladen, für jedes Zugtier	1	$\frac{1}{2}$	1	3
	b) ledig, „ „	—	$7\frac{1}{2}$	1	3
	wobei für lediges Fuhrwerk nur solches angesehen wird, welches außer den zur Führung und Wartung des Gespanns erforderlichen Leuten, mit keinerlei Personen besetzt auch mit aufgebundenen Koffern, Kisten nicht beladen ist.				
III.	Gewöhnliches Landfuhrwerk: 1. vierrädriges				
	a) beladen, für jedes Zugtier	1	$\frac{1}{2}$	—	10
	b) ledig, „ „	—	$7\frac{1}{2}$	—	$7\frac{1}{2}$
	2. Zweirädriges Fuhrwerk entrichtet die unter Ib) und Ic) vorgeschriebenen Tarifsätze				
IV.	Schlitten zahlen ohne Unterschied nach dem Tarif III				
V.	Von einem unangeschirrten Pferde oder Maultier wird entrichtet	—	$3\frac{3}{4}$	—	5
VI.	Von einem Ochsen, einer Kuh, einem Esel . . .	—	$2\frac{1}{2}$	—	$2\frac{1}{2}$
VII.	Füllen, Kälber, Schafe, Ziegen, die einzeln unter 5 Stück geführt werden, sind frei, von mehreren wird für jede 5 Stück entrichtet	—	$6\frac{1}{4}$	—	$2\frac{1}{2}$

(O$_2$ 10, Minden, 23. Oktober 1827.)

Vergleich zu dem Chausseegeldtarif-Projekt von 1828.

Chausseegeld von 2000 preu- zwar nach dem von				Nach dem pro 1828 projektierten Tarif sollen erhoben werden		Es ergibt sich also im Vergleiche des Tarifs von 1828 gegen früher, und zwar pro													
1822		1824				1811				1819				1822				1824	
sg	₰	sg	₰	sg	₰	plus sg	₰			plus sg	₰	minus sg	₰	plus sg	₰	minus sg	₰	minus sg	₰
2	—	2	6	1	6*)	—	+ ½			—	—	—	½	—	—	—	6	1	—
2	—	2	9	2	—	—	+6½			—	4½	—	—	—	—	—	—	—	9
2	—	3	3	3	—	+1	6½			1	4½	—	—	1	—	—	—	—	3
						plus sg	₰	minus sg	₰										
2	—	2	6	1	6*)	—	—	—	¾	—	—	—	1½	—	—	—	6	1	—
2	—	2	6	2	—	—	5¼	—	—	—	4½	—	—	—	—	—	—	—	6
2	—	2	6	3	—	1	5¼	—	—	1	4½	—	—	1	—	—	—	—	3
										plus sg	₰								
1	—	1	6	1	—	—	—			—	2			—	—			—	6
						minus sg	₰			minus sg	₰			minus sg	₰				
—	8	1	6	—	6**)	—	2¾			—	4			—	2			—	1
						plus sg	₰	minus sg	₰	plus sg	₰	minus sg	₰	plus sg	₰	minus sg	₰		
1	4	2	—	1	6	—	5½	—	—	—	3	—	—	—	2	—	—	—	6
1	4	2	—	—	6	—	—	—	1½	—	—	—	9	—	—	—	10	1	6
						minus sg	₰												
1	—	1	—	1	—	—	½			—	2	—	—	—	—			—	—
—	4	—	4	—	4	—	3½			—	—	—	1	—	—			—	—
						plus sg	₰	minus sg	₰	minus sg	₰								
—	4	—	4	—	4	—	¼	—	—	—	1			—	—			—	—
—	2	—	2	—	2	—	—	—	½	—	½			—	—			—	—
—	2	—	2	—	2	—	—	—	4¼	—	½			—	—			—	—

*) Im eigentlichen Tarif von 1828 fallen diese 6 ₰ weg. **) Im Tarif: 8 ₰

Tabelle III:*)

Ueberficht der für den Staatschausseebau verausgabten Summen in der Provinz Westfalen in den Jahren 1816—1836.

I. für den Regierungsbezirk Arnsberg:

Jahr	Neubau rtlr	Unterhaltung rtlr	Summa rtlr
1816		98601	
1817	197930	75986	495399
1818		122882	
1819	54624	85458	140082
1820	35406	137222	172628
1821	28973	131222	160195
1822	58455	137916	196371
1823	46233	109746	155979
1824	17377	113536	130913
1825	19929	120950	140879
1826	8309	84080	92389
1827	9104	103027	112131
1828	12602	144183	156785
1829	24657	165473	190130
1830	139505	166194	305699
1831	205736	150899	356635
1832	185143	157365	342508
1833	164668	198299	362967
1834	140736	163407	304143
1835	103674	197440	301114
1836	39423	176592	216015
Summa	1492484	2840478	4332962

*) Entnommen O_3 15.

Tabelle IV: *)

II. für den Regierungsbezirk Minden:

Jahr	Neubau rtlr	Unterhaltung rtlr	Summa rtlr
1816		2034	
1817		34526	
1818	128326	15511	211959
1819		16240	
1820		15322	
1821	28441	17232	45673
1822	72900	22096	94996
1823	54882	17608	72490
1824	47714	14898	62612
1825	25909	19028	44937
1826	28788	19931	48719
1827	21530	22898	44428
1828	17253	30968	48221
1829	48879	41878	90757
1830	45227	40487	95714
1831	70870	47947	118817
1832	35950	61400	97350
1833	19795	50587	70383
1834	23119	59086	82205
1835	103183	95450	198633
1836	52999	93813	146812
Summa	825765	438940	1264705

*) Entnommen O_8 15.

Tabelle V:*)

III. für den Regierungsbezirk Münster:

Jahr	Neubau	Unterhaltung	Summa
1816	15126 rtlr 21 sg 8 ₰	4119 rtlr 2 sg — ₰	19425 rtlr 23 sg 8 ₰
1817	62904 „ 23 „ 2 „	7439 „ 4 „ 1 „	70343 „ 27 „ 3 „
1818	26923 „ 29 „ 6 „	51 „ 5 „ — „	26975 „ 4 „ 6 „
1819	58763 „ 2 „ 9 „	510 „ 13 „ 5 „	59173 „ 16 „ 2 „
1820	67687 „ 5 „ 8 „	3777 „ 20 „ 6 „	71464 „ 26 „ 2 „
1821	28711 „ 21 „ 1 „	11224 „ 19 „ 11 „	39936 „ 11 „ — „
1822	16212 „ 24 „ 1 „	16484 „ 2 „ 5 „	32696 „ 26 „ 6 „
1823	16841 „ 15 „ 7 „	11195 „ 1 „ 9 „	28036 „ 17 „ 4 „
1824	16990 „ 11 „ 10 „	4601 „ 21 „ — „	21592 „ 2 „ 10 „
1825	37669 „ 6 „ 1 „	10670 „ 1 „ 7 „	48339 „ 7 „ 8 „
1826	12028 „ 12 „ 6 „	1535 „ 20 „ 11 „	13564 „ 3 „ 5 „
1827	3186 „ 14 „ 11 „	21004 „ 5 „ 6 „	24190 „ 20 „ 5 „
1828	1245 „ 9 „ 2 „	28100 „ 3 „ 10 „	29345 „ 13 „ — „
1829	2400 „ — „ — „	13386 „ 22 „ 5 „	15786 „ 22 „ 5 „
1830	16913 „ — „ — „	14362 „ 26 „ 8 „	31275 „ 26 „ 8 „
1831	10385 „ 14 „ — „	12253 „ — „ 10 „	22638 „ 14 „ 10 „
1832	129910 „ 26 „ 2 „	23649 „ 1 „ 4 „	153559 „ 27 „ 6 „
1833	269517 „ 11 „ 7 „	19668 „ 6 „ — „	289185 „ 17 „ 7 „
1834	224964 „ 7 „ 6 „	27371 „ 11 „ 10 „	252335 „ 19 „ 4 „
1835	19883 „ 10 „ 6 „	20952 „ 29 „ 4 „	40836 „ 9 „ 10 „
1836	28001 „ 25 „ 2 „	17579 „ 25 „ 3 „	45591 „ 20 „ 5 „
Summa	1056271 rtlr 22 sg 11 ₰	2699375 rtlr 7 sg — ₰	1326214 rtlr 28 sg 6 ₰

*) Entnommen O_3 15.